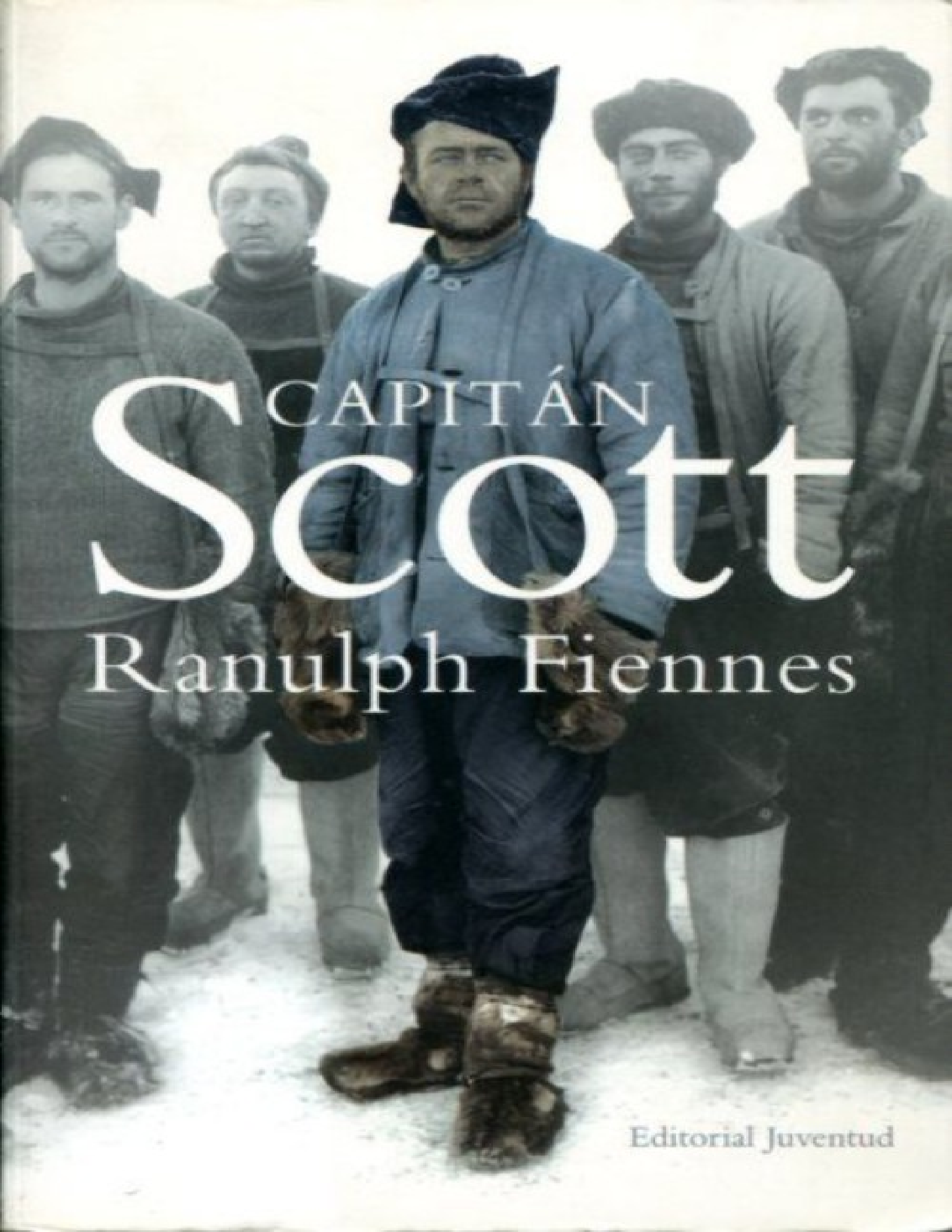

CAPITÁN
Scott
Ranulph Fiennes
Editorial Juventud

RANULPH FIENNES

CAPITÁN SCOTT

A los familiares de los fallecidos vilipendiados.

Fotografía de cubierta: *La expedición britanica a la Ántartida, 13 de Abril de 1911, Cabo Evans.*

Título Original: *CAPTAIN SCOTT*
Autor:Ranulph Fiennes 2003
Traducción: Alistair Tremp
Editorial Juventud, 2003
ISBN:84-261-3423-8

— oOo —

Introducción

Durante el corto verano polar del 1911-1912, cinco ingleses y cinco noruegos se enzarzaron en una carrera en los extremos más meridionales de la Tierra. Sólo los noruegos lograron regresar, pero ¿qué les pasó a los ingleses? Deberíamos saberlo, ya que se han escrito más de cincuenta relatos biográficos sobre el líder de aquella expedición. Sin embargo, no hubo testigos ni supervivientes, así que un puñado de biógrafos que jamás experimentaron la crudeza de aquellas condiciones ha ofrecido versiones diferentes de la historia, ha inventado detalles insospechados de la tragedia y han recurrido a más de una mentira. Para escribir este libro me basé en algo a lo que no tenía acceso ninguno de mis antecesores: me transporté al lugar de los hechos y recurrí a la lógica. Me basé en la experiencia personal para reconstruir los acontecimientos vividos por los exploradores británicos. Ninguno de los biógrafos anteriores de Scott había tirado de un pesado trineo entre las grietas del glaciar Beardmore, había explorado campos de hielo jamás vistos por otro hombre, o había caminado mil quinientos kilómetros con los pies lesionados por la congelación. Antes de escribir sobre el infierno, hay que haberlo experimentado.

No me identifico con Scott, ni le valoro a él más que a sus ilustres y valientes coetáneos: el noruego Amundsen y el irlandés Shackleton. Los tres cometieron errores fatales, mostraron graves defectos de carácter y en algún momento de sus carreras, causaron la muerte de otros hombres. Lo único que nos permite aventurar por qué fallecieron los expedicionarios ingleses son los diarios que redactaron los difuntos y los escritos de sus contemporáneos, que describieron las condiciones de las expediciones

encabezadas por Scott. Muchos de estos autores sintieron en algún instante amor u odio por Scott y a menudo, sus escritos reflejaron estos sentimientos. He recurrido a sus relatos y mi propia experiencia, para ofrecer una visión imparcial de la gesta de Scott y su equipo.

1

El gran plan de Markham

En marzo de 1912, tres hombres se debatían entre la vida y la muerte en una gélida planicie de la Antártida. Todos habían alcanzado el polo Sur junto a Robert Scott, pero les alcanzó la tragedia durante el viaje de regreso. Lawrence Edward Grace Oates, al que sus compañeros expedicionarios llamaban «Titus», era uno de los exploradores que estaban destinados a convertirse en héroes arquetípicos del siglo XX. Oates sufrió durante varios días y noches, hasta que decidió poner fin a su propia agonía y salir de la tienda de campaña; la Antártida le mató en cuestión de minutos. En una ocasión, Oates expresó su opinión sobre el líder de la expedición: «Siento una profunda antipatía por Scott... No es trigo limpio; sus propias necesidades siempre son las más importantes y las de los demás no cuentan. Cuando ha logrado extraerte hasta la última gota, te abandona y tienes que arreglártelas solo». Y efectivamente, Oates se arregló por su cuenta.

Al cabo de unas dolorosas jornadas, dos expedicionarios más del equipo polar de Scott se reunieron con Oates en mejor vida. Uno de ellos, el escocés Henry Bowers, dijo lo siguiente de Scott: «Yo soy fiel al capitán Scott y lo seré hasta el final. Es uno de los mejores y estuvo a la altura de nuestras tradiciones más nobles, incluso en momentos en los que se debía enfrentar a un panorama de lo más negro y desolador». Y en una carta a su

madre, Bowers añadió que: «El capitán es un líder excelente y siento una tremenda admiración por él».

El otro expedicionario era el médico y encargado de la misión científica Edward Wilson, el hombre más respetado de la expedición. En palabras de Wilson... «Sería capaz de hacer cualquier cosa por él. Es, sin duda, un buen hombre. Piensa en cada miembro de la expedición y lo demuestra a través de pequeños actos de generosidad... Jamás le he visto comportarse de forma injusta. Le conozco desde hace diez años y creo en él con tal firmeza, que me decepciona comprobar que le malinterpretan. Estoy convencido de que llegarán a conocerle y a creer en él tanto como yo, a pesar de que a veces su carácter es difícil.»

Scott también sufrió una muerte lenta junto a Bowers y Wilson, de hambre y congelación. Entonces nació una polémica leyenda que noventa años más tarde aún despierta la imaginación y es capaz de generar agrias y virulentas polémicas. Scott sigue siendo un enigma y el vaticinio optimista de Wilson («llegarán a conocerle y a creer en él») no se ha cumplido aún, a pesar de las más de cuarenta biografías escritas sobre él.

Durante ambas guerras mundiales, la aventura de Scott se convirtió en un ejemplo de heroísmo ante la muerte, en un acto de servicio a la patria. Sin embargo, a partir de los años ochenta el Reino Unido empezó a echar una mirada más recelosa a su pasado y surgió una nueva generación de biógrafos, cuyo retrato de la aventura de Scott fue más cínica y la convirtió en la historia de un fracaso. Según esta versión, la historia de Scott fue la de un fracaso, provocado por las vicisitudes británicas típicamente imperiales, en un momento en el que las glorias del imperio habían iniciado ya su declive. Un biógrafo moderno que utilice el patrón de los valores morales y sociales actuales para juzgar a cualquier individuo de principios del siglo XX no reflejará más que una caricatura del personaje original; estoy convencido de que la historia de Scott que se cuenta en la actualidad es una corrupción de la realidad.

He leído todos los textos relevantes y la correspondencia de Scott y de sus expedicionarios, pero a diferencia de biógrafos anteriores, llevo muchos años viviendo experiencias parecidas a las de Scott y eso me permite juzgar sus decisiones y acciones con un criterio más pertinente. La perspectiva de

mi propia experiencia me lleva a comprender la magnitud de los desafíos a los que se enfrentaba Scott. Cuando el desconocido teniente de navío de la Armada británica Robert Scott encabezó dos intentos británicos de desentrañar los misterios de la Antártida, a principios del siglo XX, nadie sabía siquiera si el gélido polo sur se encontraba sobre el hielo o en tierra firme.

En el año 1900, el Reino Unido aún dominaba el mayor y más floreciente imperio de la historia de la humanidad, superando incluso al viejo Imperio romano. Scott nació en 1868 y no era ni rebelde ni liberal, de modo que la única realidad que había conocido desde la adolescencia era el mundo de las academias navales. Scott fue un personaje típico de su época y de su patria. Londres era la capital indiscutida del mundo y las familias reales de otros países seguían las pautas marcadas por la monarquía británica, o trataban de unirse a ella mediante vínculos matrimoniales. El carbón, el vapor y el acero británicos, aunados con un particular genio inventivo, habían alimentado una revolución industrial sin precedentes. Durante el siglo XIX, la Armada británica y una red de instituciones como la Compañía de las Indias Orientales o la Compañía de la Bahía de Hudson controlaban un tercio del comercio global. La tecnología británica transformaba materias primas de todos los países en productos, cuya calidad y fiabilidad eran reconocidas y admiradas en todo el mundo. La mitad de los navíos que surcaban los mares llevaban pabellón británico y a principios del siglo XX, el imperio abarcaba un territorio de más de veintisiete millones de kilómetros cuadrados, o un veintiséis por ciento de la superficie terrestre. Más de cuatrocientos millones de personas vivían bajo el dominio de los ingleses y gracias al invento imperial de la gutapercha y al también británico invento del telégrafo, gran parte de ellos estaban unidos a la metrópolis mediante una red de más de ciento treinta mil kilómetros de cable submarino que recorría África, Canadá, la India y Australia. La lengua de la diminuta isla gobernada por la reina Victoria empezaba a oírse en todos los rincones del planeta, a los que también llegaban la moda, las costumbres y los deportes británicos, así como el uso de los sellos postales.

A finales del siglo XIX, Scott y sus coetáneos eran ciudadanos de la Gran Bretaña, más que de la pequeña Inglaterra. Esta percepción

alimentaba la certeza de que los demás pueblos debían adaptarse a las costumbres británicas y no al revés, y contribuía al orgullo que sentían por la bondad de su dominio. Los ingleses habían logrado crear el sistema de gobierno imperial más justo de la historia y además de garantizar la libre circulación de bienes y trabajadores en todo el imperio, procuraban aplicar un modelo de justicia confiable y unificado. «Nacer inglés equivale a ganar el mejor premio en la lotería de la vida —dijo Cecil Rhodes—. Da la casualidad de que somos el mejor pueblo del mundo. Si le preguntan a cualquiera qué nacionalidad desearía para sí, noventa y nueve de cada cien le responderán que desearían ser ingleses.»

Rhodes opinaba incluso que la Gran Bretaña debía reconquistar a Estados Unidos. Aunque esto último era una exageración, lo cierto es que en su momento de máximo vigor, el Imperio británico rezumaba una confianza indómita, que a veces rallaba en la soberbia. Sin embargo, esta confianza jamás le pareció excesiva a mi abuelo, que trabajó junto a Rhodes y era el típico emprendedor imperial de su época. Le habría escandalizado y ofendido cualquier acusación de arrogancia o de intolerancia, por el simple hecho de creer a pies juntillas que lo inglés siempre era lo mejor.

Un campo en el que el Reino Unido y su armada habían dominado sin rivales durante tres siglos era el de las exploraciones polares. Durante el último cuarto de siglo, el presidente de la Royal Geographical Society, Clements Markham, se había convertido en un enérgico defensor de las expediciones a las regiones polares. El nativo de Yorkshire James Cook y el escocés James Clark Ross habían empezado a abrir caminos en el sur, mientras que en las tierras árticas del norte, sucesivas expediciones navales batían la plusmarca del punto más septentrional alcanzado. Esto servía para mantener vigentes las reclamaciones geográficas británicas y en virtud de unas leyes no escritas pero respetadas, también mantenía vigentes las reclamaciones territoriales del Reino Unido. La impresión generalizada en la metrópolis, aunque en la actualidad nos parezca excesiva, era que si una tierra estaba deshabitada, pertenecía al imperio. La térra incógnita no era más que una futura térra pax britannica.

Los pocos conocimientos que se tenían sobre la Antártida se debían en gran medida a las primeras incursiones de la Armada británica. En el año

1773 el HMS Resolution, patroneado por el capitán Cook, logró cruzar por primera vez la línea de los 66° 33' sur y penetrar en el círculo polar antártico. Al cabo de cuatro años, durante su tercer intento de atravesar la masa flotante de hielo, Cook llegó a los 71° sur, a unas 1.100 millas del polo Sur, con una incursión de unas trescientas millas en el círculo polar. Al parecer, no le impresionó mucho lo que halló. «Aun en el caso de que alguien muestre la determinación y la fuerza necesarias para llegar más al sur que yo —escribió Cook—, me atrevo a vaticinar que su viaje no supondrá el menor beneficio para el mundo.»

Aunque Cook fallecería sin saberlo, el hielo y la mala visibilidad habían detenido su avance a un solo día de navegación de la costa antártica. El siempre estuvo convencido de la presencia de un continente perdido, oculto entre el hielo, pero en 1779 murió a manos de los nativos de Hawai y el Almirantazgo tardó más de cuarenta años en enviar nuevas embarcaciones a seguir con las labores de exploración.

Uno de los muchos logros de Cook fue el hallazgo de colonias de focas en la isla Georgia del Sur. Existía una gran demanda de pieles de foca y además, las florecientes urbes británicas necesitaban combustible para el alumbrado público. La grasa de focas y ballenas era un bien preciado y a pesar de las grandes flotas que surcaban los mares cada año rumbo a Groenlandia, la demanda empezaba a superar el suministro, así que la noticia de las colonias descubiertas por Cook generó tanto entusiasmo como lo haría un gran hallazgo de petróleo en el siglo XX. Las flotas pesqueras empezaron a partir rumbo al sur y aquellos patrones, en busca de más colonias de focas, descubrieron nuevas islas e incluso divisaron peñones de la Antártida, aunque no la reconocieron como el continente que era.

Cincuenta años después del paso de Cook y setenta años antes de la llegada de Scott, un oficial de la armada tuvo el honor de ser el primero en alcanzar el polo Norte magnético, en el año 1831. La Royal Society convenció al Almirantazgo de que enviara a Ross hacia el sur, para ser el primero en pisar el otro polo magnético, cuya posición exacta sería de una gran ayuda para la navegación. Sin embargo, cuando llegó a Tasmania para avituallarse y establecer un observatorio magnético, recibió la noticia de que se le habían adelantado en la misma ruta una expedición francesa y otra

estadounidense. Decidió no seguir rumbo al sur y dirigirse al sureste, para surcar mares jamás explorados. Cuando sus embarcaciones Erebus y Terror alcanzaron la masa de hielo flotante, siguieron avanzando impertérritas, ya que ambas eran «navíos bomba», construidos para resistir los golpes del hielo. Tras cuatro días, la masa de hielo se desvaneció y Ross pudo seguir navegando en mar abierto.

A medida que se acercaba al polo magnético, la emoción se apoderaba de Ross y cuando la aguja del compás señaló los 85°, supuso que no podía estar muy lejos, aunque el polo geográfico aún distaba más de mil millas. Pero entonces divisaron tierra: unas escarpadas cimas montañosas, doscientas ochenta millas después de entrar en el círculo polar antártico. Ross bautizó el peñasco como el cabo Adare y tras desembarcar en una isla cercana, reclamó la región para el Reino Unido, con el nombre de Tierra de Victoria. A continuación siguió navegando junto a una costa helada y montañosa, hasta que a unas trescientas sesenta millas más al sur, se topó con una barrera infranqueable a la que llamó la Gran Barrera helada; se trataba de un muro que cortaba el paso de este a oeste, con una altura de hasta sesenta metros.

Los informes que redactó Ross destacaban dos accidentes geográficos que utilizarían como referencia todos los exploradores que siguieron sus pasos. Cuando se topó con la barrera de hielo, vislumbró un volcán activo de tres mil ochocientos metros de altitud, el monte Erebus, y una profunda bahía en el mar de Ross a la que llamó el estrecho de McMurdo. Siguió navegando rumbo al este frente a la barrera de hielo durante otras cuatrocientas millas, antes de dar por concluida la exploración y emprender el camino de regreso. Durante el viaje de regreso, anotó un breve avistamiento de tierra en la latitud 71° 40' sur. Cuando finalmente regresó a casa dos años más tarde, en 1843, él y sus hombres habían abierto el camino hacia el polo.

A continuación, los almirantes del Imperio británico enviaron al HMS Erebus y el HMS Terror, al mando del acreditado pero envejecido capitán sir John Franklin, a buscar el paso del noroeste. El legendario paso representaría un atajo septentrional hacia las Indias, pero a pesar de años de búsqueda, nadie lo había localizado aún. Las ilustres embarcaciones que

tanto habían logrado en el sur bajo el mando de Ross, se dirigieron al norte en 1845 a las órdenes de Franklin y desaparecieron sin dejar rastro, junto con ciento veintinueve oficiales y tripulantes. Durante quince años partieron unas treinta expediciones a las traicioneras aguas del norte de Canadá, en busca de Franklin. Aunque no lograron su cometido, aquellas expediciones contribuyeron a solucionar el misterio del paso del noroeste y sirvieron para explorar gran parte del archipiélago Ártico, mediante más de cien rutas de trineo que recorrieron ochenta mil kilómetros. La soberanía actual de Canadá sobre gran parte de la región ártica se basa en aquellas hazañas. Sin embargo, la última expedición en busca de Franklin también marcó para la Armada británica el final de una era de exploraciones polares.

En el año 1875, el Almirantazgo decidió enviar el HMS Alert y el HMS Discovery a las órdenes del capitán sir George Nares, en busca del polo Norte. El Alert logró batir la marca del punto más septentrional alcanzado, al llegar a cuatrocientas millas del polo (83° 20' N), pero el viaje de Nares se vio empañado por la deshonra, ya que cuatro de sus hombres fallecieron por culpa del escorbuto. Los almirantes perdieron de nuevo el interés por la exploración polar.

Antes de la época de Scott, hubo una interrupción de la política del Almirantazgo de seguir tanteando el norte, que duró veinticinco años. Mientras Scott no era más que un niño en la comarca de Devon, varias personalidades londinenses empezaron a preocuparse por la idea de que el Reino Unido había dejado «el norte» en manos de exploradores de otras nacionalidades durante demasiado tiempo; la supremacía británica en el campo de la exploración polar estaba amenazada por rivales extranjeros. En el año 1881, cuando Scott dejó el colegio y se embarcó en el buque escuela HMS Britannia, en Plymouth, estaba claro que los competidores más temibles en las lides polares eran los estadounidenses y los escandinavos. Los más destacados eran el ingeniero militar estadounidense Robert Peary y el joven estudioso noruego Fridtjof Nansen.

El porvenir de Scott como explorador estaba en manos del reconocido geógrafo nacido en 1830 Clements Markham, cuyo abuelo fue arzobispo de York. A los trece años de edad, Markham dejó la escuela de Westminster y se alistó como cadete en la armada. En el año 1851, participó como

guardiamarina en la búsqueda de Franklin a bordo del HMS Resolute, junto al teniente de navío Leopold McClintock. McClintock había desarrollado el sistema de tracción humana para los trineos que tanto impresionó a Markham y le convenció que un equipo de hombres disciplinados y en forma era mucho más confiable para los arduos recorridos del Ártico canadiense, que los perros utilizados por los esquimales. La ironía de la historia quiso que McClintock utilizara con éxito los trineos tirados por perros en varios largos trayectos polares posteriores.

Se podría decir que hubo dos escuelas entre los veteranos de la búsqueda de Franklin y que muchos eran partidarios de los perros. El almirante sir George Richards era un famoso expedicionario de los años 1850, que consideraba que los trineos eran tan pesados para el hombre como «arrastrar un arado».

«Jamás habrá otro viaje al Ártico con trineos tirados por el hombre —escribió Richards—. No dudaría en encerrar a cualquiera que me lo propusiera en un manicomio.»

Tras su paso por el Ártico, Markham decidió dejar la marina, en parte por su discrepancia con unos métodos disciplinarios que exigían brutales castigos para los marineros. Ingresó en el ministerio de las Indias y logró sacar clandestinamente del Perú semillas de quino, que los peruanos protegían celosamente. Los árboles trasplantados en la India se convirtieron en una valiosa fuente de quinina, que permitió controlar la malaria endémica del lugar. Gracias a sus servicios, Markham fue nombrado secretario particular del secretario de Estado para la India y en 1863, cinco años antes del nacimiento de Scott, le nombraron secretario honorífico de la Royal Geographical Society (RGS) de Londres. Aprovechó su nueva posición para promocionar la participación británica en la exploración polar. Asimismo, lanzó una campaña para poner fin a los latigazos como método disciplinario en la Armada británica. Cuando alcanzó la presidencia de la RGS, anunció de forma categórica que el principal objetivo de su mandato sería la organización de una expedición antártica británica. Recurrió al Almirantazgo y al Ministerio de Hacienda en busca del apoyo y los fondos que necesitaba para el proyecto. Dos años más tarde, colaboró con los organizadores del VI Congreso Geográfico Internacional, en

Londres. Los delegados firmaron una declaración unánime que animaba a todos los países asistentes, que incluían a la mayoría de las grandes potencias europeas, a esforzarse en completar la exploración científica de la desconocida región de la Antártida. A pesar de su satisfacción por los resultados del congreso, Markham debió sentir cierto malestar al comprobar que los primeros en responder a la llamada fueron una expedición encabezada por el noruego Carsten Borchgrevink, que contaba con la participación de inversores británicos, y otra dirigida por el oficial de navío belga Adrien de Gerlache de Gomery.

Markham estaba cada vez más preocupado por el escaso éxito de sus súplicas al Ministerio de Hacienda, así que decidió recurrir a los sentimientos y a las carteras de la población. Lanzó una campaña para recaudar fondos en dos frentes. Por una parte se dirigió a los estudiosos, que en una época de grandes descubrimientos científicos sentían curiosidad por una región tan desconocida. En el año 1898, Markham ya se había granjeado el apoyo de la comunidad científica y había presidido la RGS y la Royal Society, así que era inevitable que la expedición acabaría teniendo un carácter eminentemente científico. Por otra parte, recurrió también al patriotismo de la población.

Se acercaba el septuagésimo quinto aniversario del reinado de la reina Victoria y la población bullía con fervor patriótico. Markham sabía que el público pedía a gritos grandes gestas para encumbrar a sus héroes nacionales. El sueño de ser los primeros en llegar al polo sur era seductor y prometía aligerar algunas carteras, pero Markham tenía vocación de científico y sabía que la expedición debía incluir tres aspectos fundamentales: la participación de la Armada británica, la exploración geográfica y una misión científica. Sólo así cumpliría con todos sus valores más apreciados: el amor por la patria, el interés por la geografía y especialmente, la fe en los métodos y las tradiciones de la Armada. Markham quería lograr más que unos simples estudios, realizados desde una base estática; ansiaba realizar un trayecto geográfico, trazar los contornos de nuevas tierras y, con un poco de suerte, batir la marca del punto más meridional alcanzado.

Markham era un hombre de su tiempo y gran parte de sus valores Victorianos se contradecían con la actual visión práctica de la vida, como la creencia en el valor del sufrimiento. Hoy en día no percibimos el esfuerzo como un fin en sí mismo, a pesar de las exhortaciones de los manuales de ejercicios, que nos informan que «no hay beneficio sin dolor». Sin embargo, en los tiempos de Markham el hecho de librar una buena batalla contra la adversidad o de batallar contra las inclemencias de los elementos era algo admirado por todos los estamentos de la sociedad e incluso por la mayoría de las religiones. Si acuden a la hemeroteca y consultan cualquier periódico popular de la era victoriana, comprobarán que la población de aquella época hablaba, pensaba y actuaba de un modo muy diferente a nosotros. Se ha acusado a Markham de ser un individuo anticuado, retrógrado y estrecho de miras, pero incluso su admiración por los métodos navales de exploración era típica de la época. A la Armada británica que patrullaba los mares se le podía atribuir la mayor parte del conocimiento que se tenía sobre las regiones polares. Markham no era más que un hombre de su tiempo.

En 1899, la campaña de Markham sólo había logrado reunir 14.000 libras (equivalente a unos 980.000 euros actuales) y las perspectivas no eran muy halagüeñas, hasta que recibió un talón inesperado por valor de 25.000 libras (equivalente a 1.800.000 euros) del acaudalado empresario de Hull y miembro de la Royal Geographical Society Llewellyn LongsTaff, que expresó a Markham su deseo de contribuir a la ampliación del conocimiento en el mundo. El gobierno le proporcionó otra agradable sorpresa cuando ofreció una aportación de 45.000 libras (3.140.000 euros), con la condición de que Markham recaudara la misma cantidad de otras fuentes. La RGS aportó otras 7.500 libras (527.000 euros) a las arcas de Markham, con lo que el total ascendía ya a 90.000 libras (6.283.000 euros). Por fin, la expedición contaba con la financiación necesaria.

El tiempo apremiaba y el noruego Borchgrevink ya viajaba de regreso a Nueva Zelanda, tras pasar un invierno inactivo encerrado en una cabaña prefabricada, en el cabo Adare. No se había aventurado a explorar el interior del continente ni había realizado mucho trabajo científico. Fue el primero en pasar un invierno entero en la Antártida, pero ya no suponía una amenaza para los planes de Markham. Sin embargo, el gobierno alemán

había financiado una expedición científica a las órdenes del profesor Erich von Drygalski, con 50.000 libras (3.440.000 euros). Drygalski había conseguido una impresionante embarcación polar, el Gauss, y los preparativos de su expedición estaban muy avanzados. En el año 1901, cuando la expedición de Markham y la alemana estaban a punto de zarpar, un consorcio sueco anunció que lanzaría una misión a las órdenes del explorador Otto Nordenskjóld, mientras que el científico William S. Bruce anunció en Edimburgo el lanzamiento de una expedición nacional escocesa a la Antártida.

Cuando hubo recaudado las 90.000 libras de la expedición, Markham se dispuso a buscar a alguien capaz de dirigirla, que estuviera dispuesto a seguir su tutela y sus métodos. Para Markham, la participación activa de la Armada británica era un requisito ineludible, por la disciplina y la experiencia en las regiones polares que proporcionaría. También quería garantizar unos buenos resultados científicos, así que el jefe de la expedición podía tratarse tanto de un científico como de un oficial naval, aunque Markham mostraba una marcada preferencia por la segunda opción. El director de la RGS tenía setenta años y se había convertido en un personaje poderoso y manipulador, cuyas redes se extendían desde la sede de la Royal Geographical Society. Tenía un encanto indudable, pero también era una persona intransigente, malhumorada, autoritaria y taimada. Años después de su muerte, algunos detractores aseguraron que a pesar de sus años de matrimonio, Markham era un homosexual encubierto. Sin embargo, no existe ninguna prueba concluyente de estos rumores.

Lo que más han criticado los detractores de Markham ha sido su preferencia por la tracción humana, en vez de los trineos tirados por perros. La Armada británica llevaba tres siglos explorando el Ártico sin la ayuda de esquimales, escandinavos, estadounidenses o en la mayoría de los casos, perros. Se había enfrentado con éxito a condiciones adversas y a temporales de mar y hielo, gracias en gran medida a su probado sistema de tracción humana para los trineos. Cuando los barcos quedaban encallados en el hielo, destacamentos de fornidos marineros arrastraban las provisiones y las tiendas de campaña a través de los témpanos, a veces utilizando los botes salvavidas como improvisados trineos. Si se topaban con extensiones de

agua entre los témpanos, bastaba con echar los botes al agua para seguir navegando. Con el paso del tiempo, diseñaron patines para los botes que facilitaban la labor y si no esperaban toparse con extensiones de agua, sólo llevaban trineos. A Markham le había impresionado sobremanera este sistema en 1851, durante su participación en la búsqueda de Franklin, a bordo del Resolute.

Markham era un admirador del sistema McClintock de tracción humana, pero durante la década de 1850 se había empezado a emplear otro sistema de transporte polar, basado en técnicas esquimales y desarrollado por los empleados de la Hudson's Bay Company en Canadá. El doctor John Rae, originario de las islas Oreadas, había encabezado varias expediciones que utilizaron con éxito el sistema esquimal de los trineos tirados por perros. Los resultados obtenidos por Rae fueron espectaculares: logró examinar más de 870 millas de terreno inexplorado y encabezó una de las expediciones más afortunadas de la búsqueda de Franklin, aunque su informe sobre la suerte de la tripulación desaparecida incluía indicios de canibalismo y el público británico no quiso aceptarlo.

Los estadounidenses Charles Hall, Elisha Kane, Francis Schwatka y Robert Peary también utilizaron métodos esquimales o lapones que incluyeron viajes con esquís, con perros y con trineos ligeros, además del uso de ropa y botas de pieles, la construcción de iglúes y la caza de focas. Los norteamericanos utilizaron todas estas técnicas en su carrera hacia el polo Norte y no les quedaron a la zaga los europeos más acostumbrados al hielo y la nieve: los escandinavos. Fridtjof Nansen y Otto Sverdrup adoptaron y adaptaron diversos métodos nativos, tal como lo haría después Roald Amundsen. A diferencia de los ingleses, los americanos y escandinavos no tenían preferencia alguna por una metodología en especial y se permitieron la libertad de estudiar y experimentar, sin miedo a sacrificar un sistema existente. Se beneficiaron enormemente de esta libertad, con una habilidad excepcional, sin menoscabo para la opción elegida por los británicos, cuyas circunstancias eran diferentes.

A posteriori, los análisis siempre son más fáciles y los comentaristas suelen describir a Peary y a Amundsen como exploradores «brillantes y versátiles», mientras que sus rivales británicos de la escuela de Markham

eran «demasiado arrogantes para aprender de los métodos indígenas». Estas críticas son injustas. Markham sabía que los esquimales eran capaces de sobrevivir en las mismas llanuras heladas en las que habían fallecido los hombres de Franklin e incluso escribió artículos eruditos que loaban las técnicas de supervivencia de los indígenas. Sin embargo, no creía que los métodos de los esquimales sirvieran para la exploración polar. Solía explicar que los esquimales no tenían necesidad de aumentar sus conocimientos geográficos y que sus técnicas de pesca, caza y almacenamiento de comida dependían de una base de operaciones fija. La utilización de dichas técnicas esquimales en una expedición marítimo-terrestre, en busca de un paso naval de 2.600 millas de longitud o de un nuevo territorio, no era tan fácil como han dado a entender algunos críticos actuales.

Cuando a principios de 1899, Markham empezó a buscar un jefe para la expedición en círculos científicos y de la Armada, tenía ya una lista de sus oficiales navales preferidos, que había elaborado a lo largo de unos doce años. Hay quien ha acusado a Markham de ser poco flexible, pero jamás se empecinó con los veteranos maestros polares de las búsquedas de Franklin, sino que en su búsqueda de un jefe para la expedición, primó la juventud por encima de la experiencia. Solía decir que a cierta edad, los hombres ya no eran tan receptivos a las ideas nuevas y les faltaba la energía necesaria para superar las emergencias. Buscaba a alguien con facilidad para las cuestiones técnicas y con cierta predisposición a lo científico, de modo que centró su búsqueda en los oficiales de artillería y torpederos. Su lista incluía los siguientes nombres:

Capitán George Egerton, 46 años de edad. «Es el mejor candidato, pero pasado en años.»

Capitán de fragata John de Robeck, 37 años de edad. «Es duro como las piedras, lleno de agallas, un excelente compañero de campañas.»

Capitán de fragata Murray J. Park, 38 años de edad. «Un buen deportista, duro como las piedras, lleno de energía.»

Capitán de fragata Owen Gillett, 37 años de edad. «Rebosa energía.»

Capitán de fragata James W. Combe. «Listo y muy ingenioso.»

El sexto hombre de un total de once era Robert Scott, con treinta y un años de edad, sin comentarios junto a su nombre.

Markham había reparado en Scott por primera vez en 1887, cuando era uno de los doce guardiamarinas del Rover, durante una regata en las Antillas entre dos botes de la armada.

—Me impresionó su inteligencia, lo informado que estaba y su encanto natural —dijo Markham tras aquel primer encuentro.

El siguiente encuentro se produjo diez años más tarde, cuando Scott era ya un oficial torpedero a bordo del Empress of India, que realizaba maniobras frente a la costa española. Markham pidió referencias de Scott al capitán del navio, sir George Egerton, que estaba destinado a llegar a almirante y que había encabezado las preferencias de Markham. Egerton conocía bien a Scott y sus aptitudes, así que le situó en primer lugar de la lista de oficiales que envió a Markham.

En junio de 1899, Markham publicó un anuncio oficial solicitando un jefe de expedición y al cabo de un par de días, se topó por casualidad con Scott, que se encontraba de permiso en Londres. Entablaron una conversación y Scott se enteró de los planes de la expedición nacional a la Antártida. Tras escuchar las palabras de aliento de Markham, Scott decidió solicitar la plaza antes de regresar a su puesto en el HMS Majestic. Tenía treinta y un años de edad y con su sueldo de la Armada mantenía a su madre y a dos hermanas. Necesitaba un ascenso y según tenía entendido, encabezar una expedición polar le ayudaría a subir varios peldaños.

¿Quién era Scott? Era un desconocido oficial torpedero destinado a morir en circunstancias trágicas, pero también a convertirse en un héroe del Imperio británico.

2

Scott, teniente de navio torpedero

No disponemos de pruebas concluyentes sobre los orígenes familiares de Scott, pero la información disponible parece indicar que su familia procedía de las tierras bajas de Escocia, quizá del pueblo de Haddington en la región de East Lothian. En el año 1908, el jefe de la Orden de la Jarretera le contó a la hermana de Scott que su familia descendía de la casa de Buccleuch y de un rebelde jacobino, que murió en la horca a manos de los hombres del duque de Cumberland. Un hijo o sobrino de aquel rebelde llamado Robert Scott, nacido en Leith en el año 1745, huyó a Francia. Más adelante, ese mismo Robert Scott se instaló cerca de Plymouth, en el condado inglés de Devon, donde ejerció de maestro. Sus cuatro hijos se enrolaron en la Marina y combatieron contra Napoleón. Dos de ellos, Robert y Edward, llegaron al cargo de pagadores antes de retirarse de la Armada y de comprar la pequeña fábrica de cerveza Hoegate, cerca de Plymouth. También adquirieron una hermosa finca llamada Outlands, cerca de Devonport, en la zona marítima de Plymouth.

Uno de los hijos de Edward fue el ingeniero que diseñó y supervisó la construcción del Royal Albert Hall. A su vez, Robert tuvo ocho hijos; John, el más joven, fue un niño enfermizo que aprendió el negocio de la cervecería, mientras sus hermanos se alistaron a las fuerzas armadas y viajaron por todo el imperio. En el año 1862, John contrajo matrimonio con

Hannah Cumming, hija de un perito de la aseguradora Lloyds. El matrimonio tuvo cuatro hijas y dos hijos, uno de los cuales estaba destinado a convertirse en explorador polar: Robert Falcon, nacido el 6 de junio de 1868 y conocido por su familia con el apodo de Con.

La finca de Outlands estaba llena a rebosar, con la familia al completo, una criada, una niñera y varios familiares ancianos. Una de las hermanas de Robert Scott dijo que disfrutaron de una infancia feliz pero sencilla. Jamás salían de la región de Devon y su gran excursión familiar consistía en un viaje anual a la comedia musical del teatro de Plymouth.

«Solíamos ir a robar manzanas por pura diversión y por la emoción de huir de un granjero gordo con látigo —contó un amigo de la infancia—. Con era muy generoso: él tenía un pony y yo no, así que a veces me lo prestaba.»

Scott se desplazaba a la escuela del pueblo a lomos de su pony Beppo. El hermano de la criada de Outlands, William Hands, contó muchos años más tarde que él y Con solían salir a pescar anguilas y a navegar en el estanque de la finca.

«Si se ponía de mal humor, la mala cara no le duraba mucho. Le encantaba divertirse y era un buen amigo; con él era imposible aburrirse.»

Al igual que su padre, Scott era un niño enfermizo y con el pecho delicado. Tenía tendencia al mal humor y a la pereza. A pesar de que sus experiencias posteriores le endurecieron físicamente, tuvo que controlar hasta el final de sus días una tendencia heredada a la depresión, la irritabilidad y la indolencia. Su intolerancia hacia el sufrimiento humano o animal, su aprensión ante la sangre y su tendencia a marearse en los barcos no le habrían ocasionado el menor problema, de haberse dedicado al negocio familiar de la cerveza. Sin embargo, sucumbió a la presión familiar y a los relatos de aventuras que contaban sus cuatro valientes tíos militares. Scott y su hermano Archie se enrolaron en las fuerzas armadas.

John Scott era un pilar de la sociedad local: era juez de paz, coadjutor de la iglesia, y presidente de la asociación conservadora de la región. Sin embargo, los gastos familiares y los de la finca superaban sus ingresos y cuando sus compañeros de partido le animaron a que se presentara a la Cámara de los Comunes, Scott padre se tuvo que negar por falta de fondos.

Sentía cierta frustración, si bien no era un hombre amargado. Tenía un genio terrible, que no mejoró cuando decidió vender la renqueante fábrica de cerveza y retirarse a cuidar el jardín de Outlands.

Scott sentía mucho afecto por su madre y sus hermanas, y mantenía una fuerte amistad con su único hermano. Aprendió de su padre las consecuencias de un carácter irascible y el efecto nocivo que tenía sobre los demás; aquella lección le animó a controlar su propio genio desde una temprana edad. John Scott tenía grandes ambiciones para sus hijos y sintió cierta decepción cuando las notas escolares de Con resultaron ser mediocres. Sin duda, Freud encontraría en esas malas notas argumentos para explicar los esfuerzos posteriores de Scott, por triunfar en la vida por méritos propios. Otra característica, además de su salud endeble, que todos destacaban era su capacidad de ensoñación. Su padre le bautizó con el apodo de «el hombre de la luna» y aunque sus familiares no recordaban los detalles de sus ensoñaciones, todos mencionaban su facilidad para ausentarse y pensar en las musarañas, tanto en casa como en la escuela.

A los once años, Scott pasó de la comodidad del hogar familiar y de la escuela del pueblo, a la dura realidad de una academia de la Armada llamada Foster's, o Stubbington House, que se encontraba en Fareham. Permaneció ahí hasta los trece años y tuvo que pasar todas las vacaciones estudiando, para compensar su tendencia natural a pensar en las musarañas. A esa edad aprobó el examen para convertirse en cadete de marina y se unió a la tripulación del buque escuela Britannia, en su amarre en el río Dart. La brusquedad del cambio le obligó a sacudirse la tendencia a la pereza y Scott tuvo que adaptarse a la disciplina, a las condiciones austeras, a la conformidad, a la puntualidad y en especial, al modo de vida de la Armada británica. Su tendencia innata al mal genio y su timidez eran rasgos adversos en su nuevo hogar, así que Scott aprendió a controlarlos o a reprimirlos. Cuatro años antes, el médico de la familia había pronosticado que Scott jamás entraría en la Armada, por su físico enclenque y enfermizo, pero la vida a bordo del Britannia empezó a producir algunos cambios en su estado de forma. Aprendió a trabajar en la jarcia a treinta metros de la cubierta, en condiciones de vendaval; se acostumbró a dormir en una

hamaca, participó en diversos ejercicios y maniobras, y se alimentó a base de carne en salazón, col y galleta.

Plymouth era el lugar que había visto nacer a la Armada británica, además de ser la fuente del imperio. Sus robustas entrañas habían visto partir a personajes de la talla de Richard Grenville, John Hawkins, Walter Raleigh, Martin Frobisher y Francis Drake, entre muchos otros. Sin embargo, en tiempos de Scott, a pesar de que la poderosa Armada británica aún dominaba los mares, había empezado a encerrarse en el pasado y no dejaba de revivir las glorias del pasado, de Nelson y de Trafalgar. Cuando en el año 1883, a los quince años de edad Scott se unió como guardiamarina a la tripulación de su primer navio de guerra, el HMS Boadkea, las victorias infligidas por Prusia a los franceses habían causado cierta preocupación entre los almirantes apolillados y pagados de sí mismos, que decidieron empezar a arrinconar sus prácticas de club náutico, para echar un tímido vistazo a los avances de la tecnología naval.

En el año 1883, los buques de guerra británicos aún estaban equipados con cañones obsoletos de carga frontal. Era preciso implantar cambios profundos y el proceso de aprendizaje de Scott coincidió con una época de modernización acelerada. Aún faltaban treinta años para la primera guerra mundial, pero un puñado de oficiales clarividentes, como el gran modernizador Jacky Fisher, había empezado ya a examinar la rivalidad tecnológica entre la Armada británica y la alemana. Entretanto, el joven guardiamarina Robert Scott aprendía las nociones tradicionales de la marina de guerra, junto a los demás 450 tripulantes del buque insignia de la flota del canal, el Boadkea.

Al igual que la mayoría de las personas, Scott no tenía un don natural de mando. No era tarea fácil para él imponer su voluntad a los demás, así que tuvo que aprender técnicas para hacerlo, como aprendió todas sus habilidades navales. Asimismo, para sobrevivir en su nuevo entorno, Scott tenía que mostrar confianza y firmeza, así que aprendió a desarrollar nuevas facetas de su carácter. También tuvo que arreglárselas con un sueldo anual de treinta libras (equivalente a unos 2.080 euros actuales). Después de pasar dos años a bordo del Boadkea, se enroló en la tripulación de un barco más pequeño: el Liberty. El capitán del Liberty le describió como «un oficial

entusiasta y concienzudo». Sus perspectivas halagüeñas dentro de la Armada parecían confirmarse al cabo de tres meses, cuando el oficial al mando del HMS Monarch le describió como un muchacho «prometedor». Como guardiamarina, o mocoso, a bordo de un buque de guerra, el adolescente Scott era un alumno que aprendía a convertirse en maestro. Si lo completaba con éxito, su aprendizaje de cuatro años le convertiría en alférez de navio y le proporcionaría una plaza en la Real Academia Naval de Greenwich, donde estudiaría para convertirse en un oficial en toda regla.

Scott aprendió a trabajar con los marineros y desarrolló las técnicas más efectivas para mantenerlos controlados. A menudo el adolescente se encontró en la posición de ser el oficial de guardia al mando de grupos que salían o regresaban de su permiso en tierra. En el mejor de los casos, eran escandalosos, pero a menudo estaban borrachos, eran hoscos y agresivos. Una personalidad frágil no habría estado a la altura de las circunstancias, pero facilitaba la labor el hecho de conocer las costumbres y las tradiciones de la marinería.

En diciembre de 1886, a los dieciocho años de edad, Scott fue asignado al HMS Rover, de la escuadra de entrenamiento. El oficial al mando de aquel buque dijo de él que era «inteligente y competente». Scott no escatimó esfuerzos, ya que sabía que la promoción podía llegar por dos caminos: por méritos propios o por conexiones familiares. En su caso, no tenía familiares influyentes a quien recurrir, de modo que se puso a trabajar y a estudiar. Descubrió que poseía una voluntad férrea y al finalizar su año en la academia de Greenwich, fue uno de los mejores de su promoción, con cuatro matrículas de honor de un total de cinco posibles.

No existen indicios de que al alférez de navio Scott le atrajera la idea de la exploración polar. Su corto pero fatídico encuentro con Markham, a bordo del Rover, figuró en el cuaderno de notas del viejo Clements, pero no hizo mella en los planes de Scott, que tras su paso por la academia ocupó una plaza en el crucero HMS Amphion, fondeado cerca de Vancouver.

Camino a su nuevo puesto en Canadá, Scott se embarcó en un viejo vapor en San Francisco, que zarpó con rumbo a Alaska e hizo escala en Vancouver. Durante el trayecto, se toparon con un violento temporal que duró varios días y generó el caos a bordo. Las olas barrían la cubierta e

inundaban la cocina, donde se agolpaban mujeres y niños mareados, congelados y aterrorizados. Gran parte de los hombres a bordo eran mineros californianos y bebedores, que empezaron a ponerse agresivos. Reinaba un caos sórdido y miserable, sin comida caliente que aliviara el trance y con una tripulación cuya única preocupación era mantener el barco a flote. Scott no podía recurrir a los métodos disciplinarios habituales de la Armada británica, y a sus veinte años, tuvo que improvisar; se puso al mando de la situación, organizó a los pasajeros en grupos para que algunos atendieran a los más indispuestos, otros limpiaran la inmundicia y otros se encargaran de repartir algo de comida, con lo que logró mitigar un poco la pesadilla. No dudó en recurrir a su presencia y a sus puños para calmar a los mineros que seguían peleándose. Scott no necesitaba el sistema disciplinario de la jerarquía naval para imponer su voluntad, le bastaba con la fuerza de su carácter. Sin duda había aprendido durante sus años como guardiamarina que los métodos de la Armada eran buenos, pero no eran los únicos.

Durante su estancia en América, Scott estuvo asignado a otro barco, el HMS Carolina, pero pronto regresó a San Francisco, donde se enamoró de la hija norteamericana de un embajador. También tuvo escarceos amorosos con la hija de un juez canadiense y empezó a anotar sus opiniones y preocupaciones en un diario, costumbre que conservaría durante el resto de sus días. Una anotación de aquella época revela que aún padecía las profundas depresiones que le habían aquejado de niño. «¿Cómo puedo aguantar esta lenta enfermedad, que se apodera de mí durante semanas? Escribo del futuro, de la esperanza de convertirme en una mejor persona, pero ¿llegará ese momento algún día?... Nadie leerá estas palabras, así que puedo preguntarme con toda libertad ¿cuál es el significado de todo?»

Regresó al Reino Unido en 1891 con el rango de teniente de navio, ansioso por especializarse en la rama de los torpedos. El oficial al mando del Amphion habló bien de él en su informe. «Es un oficial joven y prometedor que maneja a los hombres con tacto y paciencia. Es tranquilo e inteligente, y es probable que se convierta en un buen oficial torpedero.»

La decisión que tomó Scott de especializarse en una rama técnica de la Armada, de creciente importancia, fue una decisión inteligente para alguien que quería ascender posiciones. Los torpedos eran un instrumento táctico

cada vez más importante para las armadas rivales de Alemania e Inglaterra. Los ingleses habían tardado en darse cuenta de que su superioridad naval menguaba, pero en la década de 1890 finalmente habían encargado setenta nuevas embarcaciones de guerra, además de doscientos buques torpederos; había gran demanda de oficiales especializados en este campo. Scott no tenía familiares influyentes que le avalaran en la carrera por los ascensos, así que la destreza técnica debió parecerle una buena ruta alternativa. Scott pasó los siguientes dos años en Portsmouth, a bordo del buque escuela torpedero HMS Vernon. Su salario anual subió a 182 libras con 10 chelines (equivalente a 12.700 euros actuales), aunque de ahí se deducía el coste de todos sus uniformes.

Durante su estancia en el Vernon, estudió las técnicas de lanzamiento de torpedos en alta mar, los ataques y defensas de los puertos y los pormenores de la electricidad, pero también tuvo ocasión de pasar muchas jornadas de permiso en el hogar familiar de Outlands. La familia Scott formaba un clan unido y leal. Sus hermanas, con quienes salía a navegar por los ríos de Devon, y su hermano Archie, con quien montaba a caballo y jugaba al golf, eran sus mejores amigos. «Su carácter romántico le llevaba a idealizar a las mujeres —explicó su hermana Grace, cuando le preguntaron por las novias de Robert—. Era fácil captar sus atenciones, pero muy difícil conservarlas.»

A estas alturas, Scott había cambiado su físico enclenque por un porte atlético y fornido y se mostraba orgulloso de su buena forma física. Su primo Bertie Scott recordó habérselo topado en Londres en una fría mañana de invierno. «Era la única persona en toda la calle que no estaba tapado hasta las cejas. En realidad, ni siquiera llevaba abrigo.» En aquella ocasión, Scott le dijo a su primo que no le molestaba el frío. El mismo primo contó que Scott se había obligado a sí mismo a visitar un matadero, en un vano intento por superar su aborrecimiento innato de la sangre.

La carrera naval de Scott progresaba viento en popa y el joven oficial conseguía los mejores resultados del año en las evaluaciones de navegación, además de terminar el primero de diecinueve candidatos en los exámenes prácticos de la academia naval de Greenwich. Asimismo, la estancia de Scott a bordo del Vernon fue un éxito y todas las evaluaciones de sus superiores fueron positivas.

Su primer destino como especialista fue a bordo del HMS Vulcan, que era el crucero técnicamente más avanzado del mundo y combinaba las facetas de buque de guerra, depósito de torpedos y arsenal flotante. En la cubierta superior había seis relucientes torpederos en sus pescantes, junto con un despliegue impresionante de torpedos y baterías de artillería. El teniente de navio Scott ya no era un estudiante, sino un oficial en toda regla de la Armada más poderosa del mundo. Scott estaba radiante con su posición en el Vulcan. «Estoy en situación de obtener tanta experiencia como en una nave de combate —escribió a su padre—. Si quiero labrarme un futuro en el campo de los torpedos, al que tanto esfuerzo he dedicado, creo que este barco me ofrecerá la mejor experiencia práctica que pueda obtener un oficial. En realidad, ya me considero un experto en los métodos modernos de control de campos minados y demás maniobras.»

Según los informes de la Armada, el capitán de su embarcación compartía esta valoración positiva de Scott, cuyo futuro era prometedor. «En la actualidad, no tengo intención ni deseos de dedicarme a nada que no sea el avance de mi carrera», escribió Scott a una antigua novia canadiense, de la Columbia Británica.

Sin embargo, el destino estaba a punto de interponerse en su camino. Cuando fue a pasar la Navidad de 1894 en el hogar familiar, le comunicaron que la familia estaba en bancarrota y que se habían dilapidado los fondos reservados por su padre para la jubilación. Él y su hermano Archie decidieron dejar en suspenso sus carreras, para ayudar a que la familia superara el trance. Archie renunció a su posición como suboficial de artillería y se alistó en un regimiento con base en Nigeria, que pagaba más y ocasionaba menos gastos. Scott solicitó el traslado al buque escuela HMS Defiance, para estar más cerca del hogar familiar. Sus hermanas encontraron trabajo: Rose de enfermera, Ettie de actriz y las otras dos de costureras.

La contribución de los hermanos permitió a la familia Scott superar el trance. A sus sesenta y tres años, el padre alquiló la apreciada casa de Outlands a un acaudalado pañero y empezó a trabajar de gerente de una fábrica de cerveza, cerca de Shepton Mallet. Cuando se restableció el equilibrio financiero de la familia, Scott se concentró de nuevo en su tema

preferido: el desarrollo de los torpedos y las minas. A estas alturas, era reconocido ya como un experto en la materia y le encargaron la redacción de la sección de minas en el manual de torpedos de la Armada británica. También era una autoridad en las técnicas de topografía, magnetismo y electricidad; el suyo no era precisamente el perfil de un hombre anticuado o retrógrado.

En 1896, a los veintiocho años de edad, Scott solicitó una plaza en un barco que saliera a la mar, y se enroló en el HMS Empress of India, buque de guerra de la escuadra del canal de la Mancha. Durante una visita de Clements Markham a otro barco de la escuadra, ambos coincidieron de nuevo en Vigo, once años después de su primer encuentro. Scott volvió a impresionar al viejo Markham, quien le recordaba a pesar de los cientos de oficiales navales con los que se había encontrado durante aquellos años. «Me impresionó más que nunca su evidente don de mando», escribió Markham. Un año más tarde, Markham pidió a George Egerton, capitán del barco de Scott, su opinión sobre el joven oficial como posible jefe de una expedición polar. «Es el mejor candidato para algo así —respondió Egerton —. Es fuerte, confiable, jovial, con vocación científica y con una buena dosis de sentido común, además de ser un muy buen oficial de la Armada.»

Scott se había convertido en el líder indiscutible del departamento de torpedos del HMS Empress of India. En la inspección anual de 1896, el Almirantazgo redactó una evaluación muy favorable de su unidad. Los sesenta marineros al mando de Scott respondían bien a su dirección. Había pasado quince largos años utilizando el sistema de la Armada británica con la marinería y jamás habían presentado una sola queja en su contra; es lícito suponer que tenía una buena relación con sus hombres. A Scott se le daban bien los métodos de la Armada y cuando en la Antártida tuvo oportunidad de cambiar de sistema, no halló motivos para hacerlo.

En el verano de 1897, ascendieron a Scott a la posición de teniente de navio torpedero a bordo del Majestk, el buque insignia de la escuadra del canal. El Majestk era un buque de guerra portentoso, superior a cualquier otro barco de su época. Contaba con una tripulación de setecientos marineros al mando del príncipe Louis Battenburg, nieto de la reina Victoria. Dos de los compañeros oficiales de Scout, Michael Barne y

Reginald Skelton, estaban destinados a unirse a él en la Antártida, al igual que tres de los marineros: James Dellbridge, David Alian y Edgar «Taft» Evans.

En octubre de 1897, cuatro meses después de unirse Scott a la dotación del Majestk, su padre falleció de una dolencia cardiaca a la edad de sesenta y seis años. Los obreros de la fábrica de cerveza de Hoegate, que había dirigido durante los tres últimos años de su vida, trasladaron el féretro de John Scott hasta el cementerio local. El viejo era popular entre los demás feligreses de la iglesia y muchos de ellos se unieron al cortejo fúnebre en una larga procesión. Con y Archie instalaron a su madre en Londres junto con las dos hermanas costureras, para que abrieran un pequeño negocio en la plaza Beauchamp. Asimismo, decidieron pasarle 200 libras al año (equivalente a 20.000 euros actuales), para ayudarla en su viudedad. Al cabo de un año, Archie murió de fiebre tifoidea y a los treinta años de edad, Scott se convirtió en el único sustento de su madre y sus hermanas. Siempre había tenido un tren de vida austero, pero ahora tuvo que reducir sus gastos al mínimo.

Seis meses después de la muerte de Archie, Scott se encontraba de permiso en Londres, para visitar a la familia en su taller de costura. El 5 de junio de 1899, bajaba por Buckingham Palace Road tras salir de la estación Victoria, cuando se topó con sir Clements Markham. Ambos pasearon juntos hasta la casa de Markham, en Eccleston Square, donde el viejo le contó sus planes para una expedición polar. Esa misma semana, tras años de negativas, el gobierno británico le había prometido el financiamiento necesario para llevar a cabo la expedición en cuanto la pudiera organizar. Markham buscaba el candidato idóneo para dirigir la expedición y para una persona supersticiosa, la aparición casual de Scott en un momento tan propicio parecería ser un guiño del destino. Jamás sabremos si a alguno de ellos se le pasó esa idea por la cabeza, ni tenemos constancia de lo que hablaron aquel día pero al cabo de cuarenta y ocho horas, Scott solicitó por carta la plaza de jefe de la expedición. «Me disponía a escribirle a mi viejo amigo el capitán Egerton del Majestk para pedirle más datos sobre él, cuando anunciaron su visita —anotó Markham en su diario, años más tarde

—.Vino para ofrecerse voluntario para dirigir la expedición. Creí que sería el mejor hombre en quien confiar tamaña responsabilidad.»

Es posible que la memoria de Markham le jugara una mala pasada, o que efectivamente, Scott fuera a visitarle de nuevo después de solicitar la plaza por escrito. En cualquier caso, la pregunta crucial es ¿por qué decidió Scott cambiar el rumbo de su prometedora carrera, sólo dos días después de enterarse de una expedición a un lugar del que no sabía nada? Más adelante, reconoció que no tenía ningún interés especial en la exploración polar. «No le atraía la nieve, el hielo, ni esa clase de aventura», dijo su hermana Ettie, con quien estuvo en contacto permanente durante aquella época.

Durante los treinta años que llevo leyendo sobre los exploradores y sobre los motivos que les llevan a elegir ese estilo de vida, he llegado a sospechar que suele haber una gran diferencia entre la explicación pública que ofrecen todos (especialmente en sus autobiografías) y los motivos reales. En mi caso particular, dirijo expediciones para ganarme la vida, pero los patrocinadores que hacen posibles mis viajes se desesperan cuando ofrezco una respuesta tan prosaica, cada vez que los medios me preguntan por qué lo hago. Preferirían que la respuesta fuera más novelesca, como las palabras inmortales del héroe del Himalaya Mallory: «Porque está ahí». Jamás he sucumbido a esas presiones de los patrocinadores, pero entiendo a los exploradores que han decidido adaptar sus recuerdos del cómo y el porqué de sus viajes, a la demanda del público.

Scott, al igual que Shackleton, había pasado muchos años embarcado, escuchando los relatos fantásticos de viejos oficiales, historias de acción, de guerra y de lejanos destinos, pero él se enfrentaba cada día a una sucesión de ejercicios y maniobras que debía realizar siguiendo las instrucciones de un manual. Markham le ofreció la posibilidad de vivir una aventura. «Sentí que la base de su motivación —dijo el gran escalador Edmund Hillary sobre el explorador antártico Vivían Fuchs— yacía en su sincero amor por la aventura y en el orgullo que alcanzaría él y proporcionaría a su país, de ser el primero en lograr una hazaña de ese calibre.» «Necesito sentir que la vida merece la pena —escribió Robert Swan, que trató de emular el viaje de Scott en la década de 1980—. Si logramos llevar a cabo este viaje, habré conseguido algo extraordinario que me proporcionará la oportunidad que

ansío.» «Me enfrenté a la expedición —dijo Reinhold Messner, que atravesó la Antártida en 1989—, porque sentía curiosidad y ganas de aventura. Además, era una persona ambiciosa, con ansia de reconocimiento y ganas de mejorar.»

Es posible que Scott sintiera todos o alguno de estos deseos: fama y fortuna, amor por la patria, deseo de vivir emociones fuertes, esperanza de ganarse el respeto y ascender en la Armada, o la curiosidad de un aficionado a la ciencia. Es probable que todos estos motivos, y alguno más pedestre, pasaran por la cabeza de Scott durante los dos días que transcurrieron desde su improvisada entrevista con Markham hasta la redacción de su solicitud. Siempre había sentido una profunda responsabilidad hacia su madre y sus hermanas, así que debió pensar en lo que supondría alejarse de ellas durante un mínimo de dos años, pero su hermana Ettie había contraído matrimonio con un político ambicioso, que empezaba a ayudar a la familia y en quien Scott confiaba para echarles una mano durante su ausencia.

A Scott debió de halagarle la atención que le dedicaba un personaje reconocido como sir Clements Markham, presidente de la Royal Geographical Society, veterano de las búsquedas de Franklin y amigo de muchos almirantes. Negarse a presentar su solicitud, cuando se lo había sugerido con entusiasmo Markham en persona, habría parecido un gesto maleducado. Además, era posible que el proyecto nunca se llevara a cabo, con o sin la participación de Scott.

Existe la tentación de pensar que la carrera de Scott estaba estancada y que el motivo principal de su solicitud fue el deseo de ascender dentro de la Armada. Sin embargo, no fue así y Scott no era proclive a arriesgarse de un modo insensato. Cabía la posibilidad de que la expedición fuera un fracaso y que resultara que él carecía de las habilidades necesarias para organizar y llevar a cabo un viaje de aquellas características. Por otra parte, Scott ya era un reconocido experto en el campo de los torpedos y las minas, ¿por qué echarlo todo por la borda? Incluso el vizconde Goschen, del Ministerio de la Marina, expresó su preocupación ante la idea de que Scott estuviera «sacrificando una brillante carrera en la Armada». El proyecto polar de

Markham distaba mucho de ser un camino seguro hacia la gloria y las promociones.

Tras presentar la solicitud y completar sus días de permiso, Scott regresó al Majestk y se concentró en las labores cotidianas de la guerra naval. Markham le escribió una serie de cartas, para mantenerle informado de sus posibilidades de resultar elegido como director de la expedición. El panorama no parecía muy alentador, ya que la comisión organizadora de la expedición estaba formado por treinta y dos miembros con muchas diferencias de opinión. Sólo siete de ellos eran oficiales de la Armada y muchos querían a un científico a la cabeza de la expedición, en vez de a un oficial naval.

A pesar del apoyo del capitán Egerton del HMS Majestk, del de su almirante, del apoyo del ministro y el viceministro de la marina, la candidatura de Scott tardó un año en superar las objeciones.

Durante ese período, Scott seguía acumulando éxitos en su carrera naval. La única referencia que hizo a la expedición antártica en las cartas a su madre fue un comentario de que «tengo la mirada puesta en una oportunidad, pero temo que esté fuera de mi alcance». Lo que no estaba fuera de su alcance era la promoción a capitán de fragata, que obtuvo en junio de 1900, gracias a su hoja de servicio sobresaliente.

El mundo debía de ser un lugar hermoso para Scott a sus treinta y dos años de edad: el 9 de junio Markham anunció su elección como dirigente de la expedición nacional a la Antártida y el 30 de junio le informaron de su promoción. Ya era el capitán de fragata Scott. En agosto del 1900, concluyó su estancia a bordo del Majestk y empezó la tarea de convertirse en la gran esperanza británica para la exploración polar. Se veía obligado a aprender a un ritmo descomunal.

3

Orden en el caos

Scott llevaba desde la adolescencia dedicándose a tareas administrativas en la Armada, pero de pronto se enfrentaba a la organización de una de las expediciones científicas más ambiciosas de la historia y sólo disponía de catorce meses para ponerlo todo a punto. Se dirigían a una región completamente desconocida y no podía recurrir a nadie que le informara o le enseñara las habilidades que necesitaría.

En la década de los setenta, decidí organizar y dirigir la primera circunnavegación del globo por el eje polar. Trabajando a marchas forzadas, con doce ayudantes y con la ayuda de modernos sistemas de comunicación, mi esposa y yo dedicamos siete largos años de trabajo a la organización del proyecto. Scott no tenía ninguna experiencia en la exploración polar ni sabía a qué problemas se enfrentaría en la Antártida, ni tan siquiera contaba con un sistema de telefonía eficaz en su oficina, pero disponía de un año y dos meses para transformar el concepto de Clements Markham en una realidad, que debía incluir un barco adecuado, una buena tripulación y todo el equipo necesario. Si quería aprovechar la estrecha franja de navegabilidad del verano polar, la expedición debía zarpar a más tardar en agosto de 1901. Scott se puso a trabajar en junio de 1900.

La presencia de Markham debía de ser una sombra enorme que sobrevolaba el proyecto. Markham había definido las condiciones de la

expedición polar británica, que simplemente no habría existido de no ser por él. Había dedicado doce años de su vida a convertir el proyecto en realidad. En un esfuerzo solitario, había recaudado fondos suficientes para construir un barco adecuado y, también en solitario, había logrado que nombraran jefe de la expedición a Scott. Sin embargo, los diez meses transcurridos desde que Scott solicitó la plaza, hasta su nombramiento en abril de 1900, se debían a disputas entre las varias comisiones que tuvo que formar Markham, con miembros destacados de la RGS y la Royal Society. De no ser por estas comisiones, Markham no habría convencido a sus patrocinadores, entre ellos el Ministerio de Hacienda, de que le entregaran la enorme cantidad de 90.000 libras, ni le habría cedido el Almirantazgo los servicios de oficiales a sueldo de la marina, como Scott.

Markham era consciente de que las comisiones eran un mal necesario, pero llamaba a sus miembros «profesores chiflados» o «canallas quejosos» y opinaba que eran una carga insoportable. No dejaba de quejarse de ellos cuando hablaba con Scott. Muchos de estos «profesores chiflados» eran miembros de la Royal Society, que sólo habían accedido a nombrar a Scott cuando sus propios candidatos científicos se habían negado a participar, o no habían estado a la altura de la labor. Incluso un año después del nombramiento definitivo de Scott, muchos seguían interponiendo dificultades en su camino. Una diferencia fundamental entre los partidarios de Markham y sus oponentes de la Royal Society era la cuestión del objetivo principal de la expedición. ¿Debía tratarse de una sucesión de experimentos científicos, oceanógraficos y geológicos? ¿O debía centrarse en la exploración geográfica y en la topografía? Markham y los representantes de la RGS eran partidarios de la segunda opción.

Cinco meses antes del nombramiento de Scott como líder absoluto de la expedición, las comisiones habían elegido a un geólogo, con amplia experiencia adquirida como director de personal científico en expediciones anteriores: el profesor J. W. Gregory. La intención de sus valedores era que Gregory y su equipo científico desembarcaran en algún punto favorable de la costa antártica, en el que instalarían un campamento base para organizar misiones de investigación. Después de desembarcar a los científicos, el barco seguiría navegando, realizando una exploración topográfica de la

costa y recogiendo muestras del fondo marino. En opinión de los miembros de la Royal Society, el capitán del barco llevaría el título de jefe, pero no sería más que el taxista de Gregory.

Por otra parte, el grupo de Markham opinaba que el representante de la Armada debía ser capitán del barco y jefe indiscutible de la expedición, al mando de todas las operaciones y con la facultad de supervisar las misiones del director científico. Scott indicó a la comisión mixta sus propias condiciones, un mes después de aceptar la posición de director. Les envió una lista de cinco condiciones irrenunciables, de las que dependía su continuidad como jefe de la expedición.

1. Debo estar al mando indiscutible de la embarcación y de los equipos de reconocimiento. No puede haber dos jefes.

2. Cualquier decisión que afecte a los equipos de reconocimiento debe someterse a mi aprobación.

3. Debe haber por lo menos cuatro oficiales ejecutivos, sin contarme a mí.

4. Cualquier nuevo nombramiento, ya sea civil o militar, debe someterse a mi aprobación, especialmente en el caso de los médicos.

5. Debe quedar entendido que los médicos cumplen ante todo una función médica y sólo después son miembros del personal científico y no al revés.

6. Estoy dispuesto a insistir en estas condiciones e incluso a presentar mi renuncia si en mi opinión la falta de su cumplimiento pone en peligro el éxito de la expedición.

El hecho de que Scott, como jefe de la expedición, tuviera que insistir en que le consultaran antes de contratar a los miembros de la misma, refleja la gravedad del conflicto interno.

Scott debía obrar milagros y no tenía mucho tiempo para hacerlo. Seis días por semana, salía del piso de su madre a primera hora de la mañana y paseaba hasta Green Park. A continuación corría hacia las oficinas de la expedición en el edificio Burlington House, de Savile Row. Ahí se reunía con Cyril Longhurst, un simpático muchacho que a sus veintiún años de

edad, ya llevaba un año trabajando como secretario de expediciones de Markham. Durante la reunión, Scott y Longhurst solían repasar las actas de las interminables reuniones de las subcomisiones. Markham había convencido a la Armada de que cediera tres oficiales más a la expedición. El se encargó de seleccionar al teniente de navio Charles Royds como segundo de a bordo del capitán, mientras que Scott eligió a dos de sus antiguos compañeros del HMS Majestk: el teniente de navio Michael Barne y el maquinista naval Reginald Skelton.

El barco de la expedición se estaba construyendo en unos astilleros escoceses, que Scott procuraba visitar cada vez que disponía de un momento para hacerlo. Sin embargo, sabía que sus visitas esporádicas no bastaban y decidió enviar a Skelton y a Barne hasta los muelles de Dundee, para que supervisaran la construcción. No había zarpado de las islas Británicas ninguna expedición de la magnitud de la que planeaban Markham y Scott durante un cuarto de siglo. Cinco semanas antes de la fecha de partida, las comisiones encargadas de la planificación aún discutían sobre los objetivos exactos de la misión. Esto podría haber resultado tremendamente confuso y desalentador para Scott, pero decidió concentrarse en los aspectos que no cambiarían, decidieran lo que decidiesen los miembros de las comisiones. El barco tendría que navegar por aguas tropicales y por los mares más bravos del mundo antes de llegar a la Antártida. Debía resistir la presión de los bancos de témpanos y debía ofrecer la posibilidad de convertirse en una base flotante durante dos o tres años, de ser necesario. Asimismo, el barco debía transportar suficiente material como para que los hombres de Scott, los marineros y los científicos, dispusieran del equipo necesario para sus expediciones por hielo y por tierras desconocidas.

El jefe científico de la expedición, el profesor Gregory, criticó la capacidad organizativa de Scott, sugirió que era irreflexivo y que ignoraba las necesidades de una expedición polar. Es más, declaró que Scott parecía no ser consciente de sus limitaciones. Es comprensible que un hombre que había perdido el liderazgo de la expedición tras unas largas y embrolladas negociaciones en los comités estuviera enojado, pero en realidad Scott era completamente consciente de sus limitaciones y procuraba ponerles

remedio. En el poco tiempo libre del que disponía, leía todo lo que se había escrito sobre expediciones polares anteriores. Le ayudó mucho Hugh Robert Mili, el bibliotecario de la RGS, que había abandonado su habitual carácter arisco y describió a Scott como una persona absolutamente encantadora. «Trabamos amistad enseguida —dijo Mili—. Si alguien era capaz de imponer el orden en el caos en el que se habían convertido los planes y los preparativos, ése era Scott.» Mili también alabó la capacidad que demostró Scott de asimilar las nociones básicas de oceanografía y meteorología, a la vez que leía todo lo que se había escrito sobre la Antártida.

Había diversas rutas marítimas posibles para llegar a los puntos geográficos conocidos en las orillas de la Antártida, pero el lugar preferido por Markham era el estrecho de McMurdo, descubierto sesenta años antes por Ross. La preferencia de Markham se basaba en un viejo principio de la exploración polar: si quieres explorar territorio desconocido, empieza en algún lugar conocido. A diferencia de sus adversarios, Markham opinaba que al llegar a la bahía de McMurdo, Scott debía echar anclas y prepararse para pasar un invierno a bordo, con la intención de organizar salidas a partir de la siguiente primavera. Las expediciones en cuestión se encargarían de explorar el interior desconocido del continente, al sur y al oeste del brazo de McMurdo. «El principal objetivo de esta expedición —escribió Markham— será la exploración terrestre del continente antártico, para determinar sus rasgos físicos, para estudiar la naturaleza de sus rocas y encontrar fósiles que esclarezcan su historia geológica... Todo lo demás debe quedar al criterio del capitán Scott.»

Durante los preparativos, Scott recibió de manos de la comisión varias versiones de los objetivos de la expedición y ninguna mencionaba el polo. Sin embargo, se sobreentendía que si surgían rivales de consideración, el Reino Unido debía ser el primero en alcanzarlo.

El suministro de provisiones avanzaba a buen ritmo: Cadbury's les había regalado unos 1.600 kilos de chocolate, Birds les había entregado una buena cantidad de natillas en polvo, Coleman había proporcionado nueve toneladas de harina y también habían recibido mantequilla de Dinamarca. Empezaba a escasear el espacio en las oficinas de la expedición. Hubo

quien criticó después a Scott por llevar tanta mantequilla danesa durante la travesía de los trópicos, cuando la podría haber conseguido en la última escala de su viaje, en Nueva Zelanda, desde donde zarparía a la Antártida. En los años setenta, nosotros también utilizamos mantequilla danesa en vez de la neozelandesa, por el simple motivo de que nos la regalaron en cantidades generosas.

Un elemento esencial de la lista de Scott era el material de los trineos. Los biógrafos actuales tienden a verter duras críticas sobre los exploradores británicos, por su incapacidad de aprender técnicas indígenas. Sin embargo, fue en gran medida gracias a las técnicas esquimales que Parry, James Clark Ross y McClintock, todos ellos miembros de la Armada británica, lograron extender el alcance de sus viajes. Llegaron a cubrir hasta 1.175 millas en setenta días, tirando de trineos adaptados de los diseños indígenas. Ross incluso realizó varios viajes con acompañantes esquimales y gracias a su ayuda, pudo alcanzar el polo norte magnético.

Sin embargo, la tecnología había evolucionado desde aquellos días. «Inglaterra no ha conservado su fama en el campo de los trineos —escribió Scott—. Ahora el viajero moderno debe buscar lo mejor y lo más reciente en el extranjero.» Scott se refería a la ciudad de Oslo, conocida en aquella época con el nombre de Christiania, y al gran explorador noruego Fridtjof Nansen, a quien acudió en busca de consejos.

Nansen también era asesor del profesor Erich von Drygalski, jefe de la expedición antártica alemana, que esperaba zarpar al mismo tiempo que Scott. Tras despedirse de Nansen, Scott fue a visitar a Drygalski en Berlín y se asombró al comprobar la eficiencia de los alemanes y el estado avanzado de sus preparativos. De regreso a Londres, Scott impresionó a Markham con su relato de la disciplina alemana y le otorgaron poder absoluto sobre la expedición; ya no tenía que rendir cuentas a nadie más que al mismo Markham.

Su valedor también le presentó a un oficial de la marina mercante y veterano de las expediciones árticas: el teniente de navio Albert Armitage. Markham quería que Armitage acompañara a Scott como segundo de a bordo y práctico, para las zonas de hielo. Cuando conoció a Scott, Armitage le deslumbró con su experiencia de las zonas polares, ya que tres años antes

había explorado la tierra de Franz-Josef, al norte de Rusia, como segundo de a bordo de la expedición Jackson-Harmsworth. La admiración fue mutua y Armitage accedió a unirse a la tripulación de Scott, en la que pasó a ocuparse de todo lo relacionado con los trineos.

Armitage era partidario de los ponis para el transporte de los trineos; explicaba que los ponis podían servir como alimento para los humanos y que el pony siberiano era capaz de resistir las temperaturas más inhóspitas, además de tirar de cargas más pesadas que los perros, en relación con la cantidad de comida que precisaban. Además, la carne de los ponis era más sabrosa que la de los perros. El argumento de que los equinos necesitaban pasto, un bien inexistente en la Antártida, mientras que los perros se podían alimentar de las abundantes focas y pingüinos, era engañoso. Cualquier desplazamiento hacia el interior de la Antártida les alejaría del mar y les llevaría a zonas en las que no había ni carne ni pasto. En ambos casos estarían obligados a transportar fardos de forraje o alijos de carne de foca. Armitage prefería los ponis, pero la cuestión del transporte no estaba resuelta. ¿Debían los hombres tirar ellos mismos de los trineos, tal como deseaban Markham y el veterano McClintock? ¿O debían recurrir a los perros, como había sugerido Nansen tanto a Scott como a Drygalski?

Scott sabía que para completar su primera travesía del casquete glaciar de Groenlandia, Nansen había tirado del trineo él mismo. Sin embargo, los leñadores rusos y canadienses utilizaban trineos con perros para desplazarse por las llanuras de la tundra, y en la década de 1890, Nansen y el estadounidense Robert Peary habían empezado a recurrir a los mismos métodos. La respuesta no estaba clara, aunque Scott no esperaba encontrar muchas llanuras de hielos lisos en el sur. En las regiones desconocidas era probable que se toparan con un terreno agreste, en el que el mismo Nansen había reconocido que los perros no servirían de gran ayuda. Por otra parte, Scott sabía que los hombres se podrían enfrentar por igual al terreno liso y al agreste. Armitage tenía experiencia con los ponis y los perros, pero a pesar de su preferencia por los primeros, al fin le encargaron que consiguiera dos docenas de buenos perros.

Ahora que Armitage se ocupaba de los trineos y los perros, Scott se podía concentrar un poco más en el barco. A finales del año 1900, se había

involucrado en las decisiones sobre el diseño de la embarcación, que no era tarea fácil debido a la cantidad de requisitos que debía cumplir. Además, la comisión correspondiente había tomado decisiones sobre el diseño del barco, mucho antes de que se uniera Scott al proyecto.

En 1899, Markham había organizado una licitación para la construcción del barco. Unos astilleros de Barrow-in-Furness le habían presentado una oferta de 90.000 libras (6,2 millones de euros actuales) y la Dundee Shipbuilding Company de Escocia presentó otra de 66.000 libras (4,5 millones de euros). Markham regateó con los escoceses hasta llegar a 45.000 libras (3,1 millones de euros). Sabía que los astilleros escoceses eran los únicos de las islas Británicas que aún contaban con la pericia y los artesanos necesarios para construir un gran velero de madera. Un casco grueso de madera era imprescindible para resistir el tremendo embate de los hielos marinos, así que los astilleros de Dundee encargaron pino de Riga para una capa interior, roble escocés para la estructura, pino tea, caoba de Honduras y roble para el revestimiento interior, y un revestimiento exterior de madera de olmo y greenheart.

El casco resultante alcanzaba un grosor promedio de sesenta y seis centímetros, mientras que el grosor en la proa era de trescientos treinta centímetros de madera maciza. El diseño se basaba en el de los balleneros escoceses, acostumbrados a navegar entre los hielos polares, pero estaba destinado a convertirse en uno de los últimos veleros de tres mástiles que se construirían en las islas británicas. Asimismo, era la primera embarcación construida especialmente para una expedición científica, desde un barco construido en el año 1694 para el famoso Halley, que dio nombre al cometa. Tenía un sencillo mecanismo para vaciar el agua de los motores y las calderas y evitar así los daños por congelación. No tenía ojos de buey ni protuberancias innecesarias bajo la línea de flotación y tanto el timón como la hélice se podían quitar desde la cubierta. Había capas de amianto como aislante, entre los distintos niveles estructurales. Y no había componentes de hierro en diez metros a la redonda del observatorio magnético instalado en la cubierta. El coste final del Discovery, incluyendo las modificaciones y el motor, fue de 51.000 libras (3,5 millones de euros actuales).

Cincuenta años antes, los buques de vapor al carbón habían empezado a disputar la supremacía del transporte marítimo a los veleros, pero aún eran mucho más lentos y les limitaba su dependencia de un suministro de carbón. En viajes de duración indefinida que se aventuraban hacia lo desconocido, existía un riesgo demasiado grave de quedarse sin combustible, así que el barco de Markham debía combinar el vapor con las velas. La copiosa correspondencia entre Scott y su viejo compañero del Majestk Reginald Skelton, que también era el jefe de máquinas del Discovery, revela que pasaron largas horas enfrentándose a una sucesión de fallos de diseño. Los primeros colaboradores que había contratado Scott —Albert Armitage, Charles Royds y Michael Barne— se esmeraron en supervisar todas las modificaciones y los requisitos adicionales planteados por nuevas misiones de investigación magnética y oceanógrafica.

Sin embargo, el producto final distaba mucho de ser perfecto, como era de esperar de un velero construido después de su época. Hacía agua por todas partes y las bombas de sentina no eran demasiado fiables (lo cual no dejaba de ser un problema en un barco que hacía agua). Además, consumía cantidades ingentes de carbón y reaccionaba con una lentitud terrible en el agua. Skelton era un hombre crítico, sin pelos en la lengua. «La calidad del trabajo de los astilleros ha sido lamentable; los acabados del hierro y el acero son atroces.»

La otra gran misión de Scott consistía en reclutar a la tripulación. Scott tenía muy claro cómo quería dirigir la expedición y por consiguiente, sabía muy bien la clase de hombres que necesitaba.

«Desde el primer instante —escribió más adelante—, estaba decidido a reclutar una tripulación de la Armada. Estaba convencido de que su sentido de la disciplina me sería de gran ayuda.» En realidad, albergaba serias dudas sobre su capacidad de controlar a otra clase de marineros. Tres meses antes de la fecha prevista de embarque, el Ministerio de Marina accedió a cederle unos veinte hombres, entre suboficiales y marinería.

Legalmente, Scott no estaba autorizado a dirigir el Discovery bajo mandato de la Armada británica y todos los tripulantes lo sabían. Sin embargo, cada uno de los voluntarios, ya fuera marinero, oficial o científico, había accedido a firmar un documento en el que reconocía la

autoridad absoluta del capitán Scott, bajo las condiciones de la Armada. Los científicos recibirían el trato de oficiales y comerían en el salón, o sala de oficiales, en vez del comedor de la marinería. Otras expediciones de la época, organizadas con principios más democráticos, habían padecido problemas disciplinarios e incluso motines por parte de alguno de los expedicionarios. Amundsen, Shackleton, Mawson, Borchgrevink y De Gerlache se habían tenido que enfrentar a situaciones de esta clase, mientras que Scott logró organizar dos expediciones importantes a la región polar con más de sesenta individuos, algunos de ellos de personalidad problemática, y jamás tuvo que enfrentarse a un conato de motín. Frente a una misión compleja y exigente, protagonizada por un grupo de individuos dispares como los que acompañaban a Scott, la disciplina era un punto de partida práctico y beneficioso. Scott era partidario de una disciplina férrea, pero era justo y compasivo en su trato hacia la tripulación.

A algunos de los científicos que acompañaron a Scott en sus dos expediciones les costaba sobremanera aceptar el sistema de la Armada británica. El canadiense sir Charles Wright, que acompañaría a Scott en una expedición posterior, expresó su sorpresa ante la separación establecida entre el capitán y sus hombres. En la Armada británica, el capitán se encerraba en un pequeño camarote y comunicaba las órdenes a través de sus oficiales y suboficiales. También le sorprendió comprobar que las órdenes se obedecían sin rechistar, mientras que como científico, Wright estaba acostumbrado a cuestionarlo todo. Scott se enfrentaba a otro foco potencial de problemas entre la marinería, ya que el límite impuesto por el Almirantazgo le había obligado a contratar a marineros de la marina mercante, que tradicionalmente no se llevaban nada bien con sus compañeros de la Armada.

Un mito que se ha propagado con fuerza es la idea de que la marina mercante seguía un sistema de consenso democrático, en el que la disciplina sólo se imponía mediante oficiales con una fuerte personalidad o grandes bíceps. La realidad era otra: las tripulaciones de la marina mercante también se ajustaban a una jerarquía estricta con normas propias y los caballeros cadetes no solían convivir con los inquilinos de las cubiertas inferiores. Incluso se percibían marcadas diferencias sociales entre los maquinistas

navales y los oficiales que no eran de máquinas. Con el tiempo, los voluntarios de Scott fueron formando un equipo unificado. A la luz de los rumores de que violentos conflictos de personalidad mermaron los esfuerzos de la expedición, es importante comprender los antecedentes de los principales personajes involucrados.

Charles Royds era de una familia de Hampshire y estuvo vinculado a la expedición antes incluso que Scott. Era un protegido de Markham, que profesaba un gran respeto por Wyatt Rawson, tío de Royds. El primer oficial de Scott era alto, fuerte y atractivo, y resultó ser un miembro popular y eficiente de la tripulación. Scott detectó su capacidad de trabajo y tendía a exigirle mucho, pero Royds cumplía sin rechistar.

Reginald Skelton fue el preferido de Scott para el puesto clave de jefe de máquinas del Discovery. Se conocían desde los tiempos del Majestk y la elección de Skelton fue una decisión acertada de Scott. El capitán también le encargó que documentara la expedición con fotografías y Skelton se convirtió en un fotógrafo de primera.

Michael Barne era otro de los compañeros de Scott del Majestk y se había presentado voluntario en el momento en que Scott se lo sugirió. Ocupaba la plaza de tercer oficial, por debajo de Royds.

Ni Scott ni Markham habían elegido a los siguientes voluntarios. El magnate de la prensa y propietario del periódico Daily Mail, Alfred Harmsworth, a quien más adelante otorgarían el título de vizconde de Northcliffe, había contribuido con 5.000 libras (350.000 euros) a la expedición, con la condición de que él propondría a dos miembros de la tripulación, veteranos de las rutas polares. A la comisión no le quedó más remedio que aceptar sus condiciones. El doctor Reginald Koettlitz había sido el médico de una expedición ártica que duró tres años, dirigida por el capitán Frederick Jackson y patrocinada por Harmsworth. Había estudiado medicina y era muy aficionado a la botánica, además de ser especialista en el tratamiento del escorbuto, que en aquella época era una amenaza constante —e incomprendida— para las expediciones polares. El otro candidato de Harmsworth era el teniente de navio Albert Armitage, al que ya hemos mencionado. Armitage era veterano de la marina mercante, veterano de las expediciones al Ártico y amigo de Nansen. Era el más

experimentado miembro de la tribulación del Discovery. Años más tarde, Armitage describió las circunstancias de su reclutamiento:

Fui a ver a Scott —escribió—, y cené con su madre y su hermana. El me cayó bien desde el primer instante. Me instó a que me uniera a la tripulación y me confió que no lo lograrían sin mi ayuda. Tuve la impresión de que seríamos amigos. Yo quería ver la Antártida, Scott no tenía experiencia de las labores a las que se enfrentaba y yo las había ejercido durante tres años. Me convertiría en su asesor, en una especie de niñera... Conocía lo bastante bien la naturaleza humana como para sentir cierta aprensión ante los posibles resultados de nuestro experimento, pero decidí ignorar los argumentos en contra y seguir mi instinto. Puedo afirmar sin duda alguna que jamás había conocido a un hombre tan encantador como lo fue Scott, durante la preparación de todos los detalles de la expedición.

Armitage tenía fama de ser un buen navegante en el hielo y se le encomendó la misión de atravesar los bancos de témpanos. Al cabo de muchos años, quizá por culpa de algún resentimiento soterrado, Armitage aseguró que Markham le había propuesto para la posición de jefe, antes del nombramiento de Scott.

Scott ya disponía de un equipo de mando formado por Armitage, como navegador y segundo de a bordo, Charles Royds como primer oficial y Michael Barne como segundo oficial. Como tercer oficial, la única plaza de mando que faltaba por cubrir, le impusieron a un hombre con una fuerte personalidad. Ernest Shackleton había nacido en Kildare, Irlanda, en 1874 y vivió ahí hasta los diez años de edad, cuando su padre inauguró una consulta médica en Croydon, cerca de Londres. Envió a Ernest a Dulwich College, un colegio privado en el que demostró grandes dotes para el boxeo y la poesía. A los dieciséis años de edad, se enroló en la marina mercante como cadete, y a los veinticinco, ya era tercer oficial en la compañía naviera Union Castle. A finales de 1900, Shackleton ocupó la plaza de primer oficial en el Gaika, que transportaba tropas a Ciudad del Cabo para la guerra de los Bóers. En aquel viaje conoció a Cedric LongsTaff, hijo del empresario cuyas 25.000 libras (1,6 millones de euros actuales) habían

salvado a la expedición de Markham. LongsTaff quedó muy impresionado por Shackleton, que ya había solicitado una plaza en la expedición de Scott sin éxito. Cedric convenció a su padre de que debía presionar a Markham para que enrolaran a Shackleton, que de este modo llegó hasta Scott en marzo de 1901, con el apoyo total de Markham.

No es difícil imaginar el primer encuentro entre ambos oficiales, en el espacio reducido de la cabina de Scott. Ambos hombres llevarían trajes de lana tweed, botas lustradas e incómodos cuellos almidonados. Ambos eran ambiciosos, tenían un carácter fuerte y podían mostrar tanto un encanto irresistible como una terca tenacidad. Ninguno de los dos mostraba especial interés en explorar o incluso en visitar la Antártida por el placer de lo desconocido, pero ambos esperaban que la aventura les abriera muchas puertas.

¿Qué debió de opinar Scott de Shackleton tras aquel primer encuentro? El irlandés medía algunos centímetros menos que él, pero era fuerte y de espaldas anchas, con facciones bien definidas y una penetrante mirada azul. Tras su reciente promoción a capitán de fragata y su viaje a Noruega, Scott no necesitaba llevar uniforme para comunicar un aura de autoridad, especialmente porque había logrado resolver la mayoría de los problemas del comité organizador. Por otra parte, necesitaba un buen tercer oficial y la Armada no estaba dispuesta a ceder más hombres. Pidió a Armitage que comprobara los antecedentes de Shackleton, y su compañero de la marina mercante le proporcionó un informe elogioso.

Sin embargo, el destino le había jugado a Scott una mala pasada, porque Ernest Shackleton estaba destinado a convertirse en su archienemigo y en su mayor rival, o por lo menos así han opinado cuatro generaciones de periodistas y biógrafos. Los celos, los engaños e incluso el odio han sido los ingredientes de este relato durante años.

Scott había logrado reunir una dotación completa de oficiales, pero seguía la búsqueda de los científicos para la expedición. Un miembro de la comisión, el presidente de la Sociedad de Zoología, buscaba a un adjunto para la investigación de Koettlitz que además fuera médico. Durante una visita al parque zoológico de Londres, se fijó en el doctor Edward Wilson, que estaba dibujando pájaros. Le impresionó su talento artístico y supuso

que sería un buen ilustrador científico, así que le animó a que solicitara plaza en la expedición. Wilson tenía veintinueve años y había ejercido la medicina en el hospital St George s de Londres, pero vagaba en busca de un camino en la vida, ya que la medicina no le satisfacía y mostraba mucho más interés por la naturaleza, que se dedicaba a dibujar con gran habilidad. A Scott le cayó tan bien el simpático retratista de aves que hizo caso omiso de un informe médico, que le declaraba no apto para la expedición; la tuberculosis, que por otra parte era una dolencia bastante habitual en aquella época, había dejado secuelas en uno de sus pulmones. En diciembre del año 1900, Wilson se enroló en el Discovery como médico adjunto y se convertiría en otra muestra de la certera intuición de Scott, respecto a los miembros de su equipo.

La dotación de científicos se completó con la presencia del biólogo marino Thomas Hodgson, del museo de Plymouth, el geólogo y paleontólogo de Cambridge Hartley Ferrar y el australiano Louis Bernacchi, físico y veterano investigador del magnetismo, que además había estado en la Antártida con anterioridad, con la expedición de Borchgrevink en 1899. En aquella ocasión había resumido su experiencia en pocas palabras: «Por ahí no camina, ni se arrastra ni vuela ningún ser vivo».

Dado el tamaño del Discovery y el reducido espacio de sus aposentos, los expedicionarios vivían en condiciones estrechas. La tripulación total era de cuarenta y siete hombres, incluidos cinco científicos y treinta oficiales y marineros a sueldo de la Armada, más de los que había prometido inicialmente el Almirantazgo. Sin embargo, descubrirían durante la estancia en la Antártida que cuando las misiones científicas desembarcaban y el Discovery se dedicaba a explorar la costa, no sobraba ni un alma. Al final del libro hay una lista completa de los tripulantes.

Durante la planificación del viaje, los enemigos de Scott habían organizado una última y desesperada campaña de oposición. El cabecilla de los opositores y candidato a director científico, el profesor Gregory, mostró una oposición cerril a los planes de Markham de que el Discovery pasara el invierno en la Antártida, ya que eso convertiría a Scott en el director del campamento base. Gregory temía que bajo el liderazgo de Scott no podría defender la supremacía de su preciado programa científico, y que misiones

que en su opinión eran inferiores, como la exploración geográfica, tomarían la delantera. Scott y Gregory coexistieron durante algún tiempo, pero en marzo de 1901 Gregory se quejó a la comisión de que Scott había encargado algún objeto para la misión científica sin consultárselo.

Gregory se negaba a aceptar un papel secundario con respecto al capitán Scott (podemos suponer que habría presentado las mismas objeciones ante cualquier capitán de navio de la Armada), así que ofreció su dimisión en mayo de 1901. El doctor George Murray, director del Departamento de Botánica del British Museum, accedió a unirse a la tripulación para entrenar a los científicos hasta la escala en Australia. Entonces Murray regresaría al Reino Unido y Scott se convertiría en el responsable de la misión científica. Scott y Gregory lograron que su despedida fuera amigable e incluso después del regreso de la expedición, Scott seguía escribiendo cartas amistosas al científico, mientras que la reseña que escribió Gregory del libro de Scott no fue crítica en absoluto.

Scott ya no era sólo el capitán del barco, sino el líder indiscutible de cada faceta de la expedición. Podría decirse que las intrigas de Markham en las comisiones rindieron fruto y lograron poner fin a la bicefalia que había perjudicado a expediciones anteriores.

Los objetivos de la expedición del Discovery eran sencillos: explorar la costa al este y al oeste de la bahía de McMurdo y viajar en trineo por tierra, para realizar toda la investigación geológica y magnética posible. Pasarían el invierno de 1902 en el hielo y si lo permitían los fondos, permanecerían en el océano Antártico durante un segundo invierno. En una región tan desconocida como aquélla, los planes más sensatos son los que permiten cierta flexibilidad. La botadura del Discovery se llevó a cabo el 21 de marzo de 1901 en Dundee. Le instalaron los motores y zarpó rumbo a un muelle en el East India Dock de Londres, donde el equipo de Scott se abalanzó encima de él para instalar el equipo y los instrumentos que llegaban al muelle.

La reina Victoria había fallecido ese mismo año y no llegaban buenas noticias para el Reino Unido del frente de la guerra de los Bóers. La expedición del Discovery sirvió como un bálsamo para los londinenses, que se agolpaban en el muelle e incluso subían a bordo, ante la desesperación de

los miembros de la tripulación, especialmente de Ernest Shackleton, encargado de las labores de estiba bajo un sol de justicia. No faltaban meses sino semanas hasta la fecha de partida y el ritmo de los preparativos se aceleraba. Skelton encontró más fallos de construcción del barco, pero el presupuesto aún resistía y no dejaban de llegar provisiones y material para arreglar los fallos.

Durante la última semana previa a la partida, Scott tuvo la sensata precaución de someter a todos los tripulantes a una revisión dental, en el hospital Guy's de Londres. En el año 1979, yo acudí a un dentista en Ciudad del Cabo junto con los demás miembros de una expedición, con quienes debía pasar dieciocho meses en la Antártida. También quise que todos nos hiciéramos una apendectomía, para evitar el riesgo de una peritonitis, pero me disuadieron con el argumento de que muere más gente por los efectos de la anestesia general que por problemas con el apéndice. A los hombres de Scott les extrajeron noventa y dos dientes y les rellenaron 170 caries, con un coste de 62,45 libras (4.500 euros actuales). Los documentos de la expedición no dejan constancia del coste de cazar y eliminar los treinta y un gatos salvajes que se habían instalado a bordo.

El Discovery zarpó de Londres el último día de julio de 1901, con el apoyo de un público entusiasmado y rodeado por las sirenas de los barcos en el Támesis. Los nuevos reyes subieron a bordo en el puerto de Cowes y nombraron a Scott miembro de la Real Orden de Victoria. A pesar de lo que han dicho de él sucesivos biógrafos, Scott siempre rehuyó la publicidad y mientras el Discovery perdía de vista las riadas de admiradores, comentó que una aventura que empezaba con vítores aún podía acabar en tragedia. Sin embargo, a pesar de sus temores sobre las dificultades que se avecinaban y su capacidad de hacerles frente, tenía motivos para estar orgulloso de sus logros de los pasados doce meses, contra viento y marea.

Para apreciar la magnitud de lo que había conseguido Scott, basta con comparar su experiencia con la de Vivían Fuchs y Edmund Hillary, cuya expedición en la década de 1950 fue la primera en cruzar la Antártida de costa a costa. A pesar de la amplia experiencia previa de Fuchs en la Antártida y del apoyo pleno de los gobiernos británico y neozelandés,

tardaron cinco años de trabajo a tiempo completo para organizar aquella expedición.

4

A través de la masa de hielo (1901-1902)

El Discovery realizó su primera escala en Funchal, en la isla de Madeira. Durante la travesía, Scott y su jefe de máquinas, Skelton, habían prestado especial atención al consumo de carbón del Discovery y los datos obtenidos no eran muy alentadores. Debían llegar a Nueva Zelanda su punto de partida hacia la Antártida a finales de noviembre, si querían aprovechar el verano de 1901-1902 para llegar a la masa de hielo flotante con posibilidades de éxito. Scott sabía que tenían noventa días para llegar de Funchal a Nueva Zelanda, pero habían tardado ocho en llegar hasta Madeira y los cálculos revelaban que necesitaban aumentar la velocidad media. Debían aprovechar toda la potencia de los motores además de las velas, pero no les sobraba el espacio de estiba para el carbón, así que Scott decidió cancelar la mayoría de las escalas previstas para realizar investigación oceanógrafica y magnética. Scott ansiaba cumplir la misión científica encomendada al Discovery, pero en este caso se vio obligado a ceder.

Las vías de agua detectadas en Dundee dieron más problemas a medida que el barco se acercaba al ecuador y el casco de madera se dilataba con el calor. Llegaron a achicar veinte toneladas de agua diarias. Poco después de

su llegada a los trópicos, el barco se llenó de un olor nauseabundo y tras una revisión de la sentina, descubrieron su procedencia. El hambre o la curiosidad habían llevado a unos estibadores del muelle de Londres a abrir varias latas de carne de las provisiones de la expedición, y los restos se habían podrido en la sentina. Scott encargó a Shackleton la complicada misión de reorganizar la estiba en marcha. La velocidad y eficacia con la que llevó a cabo la misión el joven oficial le granjeó la admiración de Scott.

La experiencia adquirida por Shackleton en la marina mercante era muy diferente a los antecedentes militares de Scott, Royds, Barne y Skelton, quienes no comprendían muy bien su estilo desenfadado con la marinería del Discovery. El marinero de primera James Dell comentó que Shackleton era un enigma para los miembros de la marinería, ya que mantenía buenas relaciones con los integrantes de ambos mundos. El estilo desenvuelto y populista de Shackleton le permitía llevarse bien con todos.

La marinería dormía en hamacas, los suboficiales compartían una cabina y los oficiales tenían camarotes individuales. Todos comían lo mismo, pero lo hacían por separado y un par de camareros de la Armada atendían a los oficiales, en una mesa con manteles y cubiertos. El principal físico de la expedición, el australiano Bernacchi, comparó la jerarquía naval a bordo del Discovery con la democracia anárquica que presenció en 1899 en la expedición del Southern Cross, del noruego Borchgrevink, que había sido el primero en desembarcar y pasar un invierno en la Antártida. La ausencia de una jerarquía estructurada había causado verdaderos problemas para los diez hombres de Borchgrevink; nadie quiso aceptar la responsabilidad de las decisiones cotidianas y se impusieron la suciedad, el desorden y la inactividad.

El 3 de octubre de 1901, ocho semanas después de zarpar de Londres, el Discovery llegó al hermoso puerto de Ciudad del Cabo. La base naval británica de la cercana población de Simonstown ofreció a Scott todo su apoyo. Buzos de la Armada rascaron el casco, los mecánicos realizaron algunas modificaciones en la sala de máquinas y corrigieran fallos descubiertos durante la travesía, todo ello sin costo alguno para la expedición. Asimismo, el personal administrativo del Ministerio de Marina resolvió prácticamente todos los requisitos que les planteó Scott, incluido el

incremento de la tripulación con cinco voluntarios de la Armada. El hecho de que el jefe de la expedición fuera un capitán de fragata de la Armada, en vez de un científico civil, tenía sus ventajas.

Estaba previsto que George Murray, el director científico que se había unido a la expedición a las órdenes de Scott, viajara junto al resto de la tripulación hasta Australia, pero decidió desembarcar en Ciudad del Cabo. Aún no se había organizado un barco de apoyo y rescate para suministrar víveres al Discovery durante su estancia en la Antártida, o para iniciar su búsqueda si desaparecía. Murray quería empezar a organizar el barco de apoyo cuanto antes y ya que habían tenido que acortar la misión oceanógrafica, lo más lógico era que usara Ciudad del Cabo como base. Los críticos de Scott han asegurado que el desembarco prematuro de Murray desvelaba un profundo malestar entre ambos, pero los documentos de la época lo desmienten. Scott y Murray habían trabado una buena amistad. «Murray es un excelente compañero de expedición y un muy buen director científico», escribió Scott en Funchal. Más adelante cambiaría su opinión sobre la capacidad de gestión de Murray, pero siempre mantuvieron un trato muy cordial. «Adiós, mi buen amigo —escribió Murray, al despedirse de Scott en una nota—. Dale una caricia a Scamp [el perro de Scott] de mi parte.»

A Scott le fascinaba la misión de los científicos y tomaba un papel cada vez más activo en sus tareas. La partida de Murray aumentó su interés, que afortunadamente no pareció molestar a los científicos. Uno de los pocos tripulantes del Discovery que contaba con experiencia previa en las expediciones polares, el físico australiano Louis Bernacchi, se mostraba crítico con muchos de sus compañeros expedicionarios. Incluso tuvo algún intercambio de palabras con Scott, pero tomó buena nota del creciente interés del jefe de la expedición por las facetas científicas del viaje, durante el largo trayecto desde Ciudad del Cabo. «Su agilidad mental le permitía analizar los argumentos y las teorías con tanta claridad que a veces dejaba en evidencia a sus interlocutores —escribió más adelante Bernacchi—. Los científicos no tardaron en aprender que debían construir sus argumentos con cautela en su presencia... Le interesaban todos los campos de investigación

que se llevaban a cabo a bordo del Discovery y a menudo sugería ideas nuevas y originales a los investigadores.»

Algunos expedicionarios se habían empezado a formar una opinión sobre la capacidad y la personalidad de Scott. Sabían que se habían presentado voluntarios para una aventura muy peligrosa y que sus posibilidades de sobrevivir dependerían en gran medida de la competencia de Scott. Todos eran conscientes de que carecía de experiencia previa en las regiones polares y observaban cada uno de sus gestos con interés. Prestaban gran atención a sus reacciones ante las pequeñas emergencias y a su comportamiento hacia los demás expedicionarios. Muchos mantenían un diario, en el que plasmaban sus ideas e impresiones. Todos sabían que no podían dar rienda suelta a las tensiones frente al capitán, pero se podían desahogar en los diarios. Aquellos lectores que no han vivido las tremendas tensiones que causa la convivencia obligatoria, en condiciones extremas, suelen creer que las confidencias vertidas en los diarios, o las cartas enviadas a la familia, representan una versión razonada y fidedigna de los acontecimientos y de los sentimientos de quien las escribe. Sin embargo, la experiencia adquirida en numerosas expediciones me indica que éste no suele ser el caso.

En las expediciones polares de los pasados doscientos años, ha habido casos en los que los participantes han perdido el juicio ante la adversidad de las condiciones y las dificultades de la convivencia, tanto a bordo de pequeñas embarcaciones incrustadas en el hielo, como en las reducidas dimensiones de las bases antárticas. A finales del siglo XX, se solía llamar 'inviernitis' a las profundas depresiones que afectaban a los exploradores y científicos, tras largas temporadas en las bases polares. La denominación más técnica de la dolencia es la de «desorden afectivo estacional», o SAD por sus siglas en inglés. Scott y los suyos se enfrentaban a un desconocimiento casi absoluto de lo que les esperaba y la tensión afectaba especialmente a los encargados de los víveres, los ponis, los perros, los prototipos de trineos motorizados y los programas científicos. Sin embargo, el que soportaba la mayor carga de tensión era el jefe de la expedición. En aquellas circunstancias, cualquier tendencia natural a la irritabilidad, a la depresión, al pesimismo o a la angustia se magnifica y sin la presencia

tranquilizadora de los seres queridos, el medio más natural y más exento de riesgos para desahogarse de la frustración contenida es el de los diarios o las cartas a la familia. Es algo natural y humano.

Si en la actualidad releo algunos de los diarios que escribí durante mis expediciones, o las cartas que envié a mi mujer o a mi madre, me pregunto cómo pude expresar sentimientos tan retorcidos y amargados sobre buenas personas a quienes me une una sincera amistad. La idea de que en el futuro, algún biógrafo pueda utilizar aquellas anotaciones improvisadas y marcadas por la exaltación del momento, como si fueran un reflejo fiel de la historia, es simplemente ridícula. En mi caso no sucederá, pero la perspectiva adquirida me obliga a ser precavido ante los comentarios críticos vertidos por expedicionarios polares, sometidos a grandes dosis de tensión. Debo recalcar que me refiero a los comentarios críticos, ya que los comentarios favorables suelen ser muy escasos pero precisos y acertados. Los diarios ofrecen indicios, pero no pueden interpretarse como pruebas concluyentes. Algunas de las biografías recientes de Scott, que recalcan mucho más sus defectos que sus logros y hazañas, han hecho un uso tendencioso de los diarios y las cartas de sus compañeros expedicionarios.

El doctor Edward Wilson era uno de los tripulantes que redactaba un diario, y al parecer tenía buen ojo para calibrar a la gente. Wilson entabló una buena amistad con el oficial Ernest Shackleton, cuyo gusto por la poesía de Browning parecía reflejar una profundidad intelectual que, en opinión de Wilson, no abundaba en muchos expedicionarios. Wilson sentía gran admiración por Scott... «Excepto por su genio. Es impaciente y tiene mal genio», escribió.

El camarero Clarence Haré veía más a menudo a Scott que la mayoría de los oficiales de la embarcación. El escribió que su capitán no tenía mal genio... «No en el sentido habitual del término. Era excesivamente sensible y se alborotaba mucho si los acontecimientos no se ajustaban al plan previsto.»

Scott no dejaba de pensar en la forma de aumentar la velocidad del Discovery. Quería ir más rápido y no soportaba los retrasos. Estaba acostumbrado a la eficiencia de la Armada y le molestaban las respuestas más parsimoniosas, por parte de algunos de los tripulantes procedentes de la

marina mercante. El acostumbraba a enfrentarse a los desafíos sin titubear, para resolverlos y pasar al siguiente problema enseguida; esperaba la misma inmediatez y eficacia por parte de su tripulación. «Lo explica todo con una claridad absoluta —explicó Wilson—. No deja nada sin definir o al azar.» Wilson añadió que bajo el mandato de Scott, nadie podía vagar sin ocupación ni objetivo.

Los diarios de Scott revelan que a quien le exigía más en todos los aspectos era a sí mismo. Cuando sentía que el equipo del Discovery había cometido algún error, solía echarse la culpa a sí mismo, aunque estuviera lejos del origen del error en cuestión. Sin embargo, si creía que las cosas fallaban por un caso de mala suerte, no dudaba en decirlo. Scott batallaba contra sus propias flaquezas, que había tenido que controlar desde la infancia pero que en su situación actual, como capitán de su propia embarcación y jefe de la expedición más importante de su país, le causaban una profunda turbación. El camarero Clarence Haré no tardó en percatarse de su tendencia natural a la pereza y al desorden, además de su esfuerzo constante por reprimir ambos impulsos. Haré anotó en su diario que Scott se empeñaba en hacer su propia colada, aunque no se le daba nada bien. También anotó que a pesar de que Scott fumaba, le aconsejó que no lo hiciera él. «Me dijo que a mi edad, si fumaba no crecería más», explicó Haré. El camarero también le vio vertiendo leche sobre un plato de curry, mientras pensaba en las musarañas. «Estaba a punto de echarle también azúcar, pero le detuve a tiempo y le cambié el plato», dijo Haré. Las risotadas de los oficiales que habían presenciado el incidente despertaron de golpe a Scott de sus ensoñaciones.

«Estas ausencias temporales —escribió Bernacchi— podían interpretarse como un presagio de las depresiones, la irritabilidad y el mal genio que se percibió en la segunda expedición. Desde luego, mostraba cierta tendencia irritable e impaciente.» Sin embargo, a pesar de los tres años que convivió con el malhumorado capitán, no parece que Bernacchi haya desarrollado una especial antipatía hacia él. «El elemento predominante de su carácter es el sentido del bien y de la justicia —escribió Bernacchi sobre Scott—. La verdad, el derecho y la justicia eran sus deidades, aunque no lo eran por motivos religiosos... Se comportaba con

dignidad porque era una persona digna.» De todos modos la tripulación del Discovery no tardaría en comprobar durante noventa días de convivencia estrecha, entre el cabeceo y el balanceo de las olas, que la diplomacia no era uno de los puntos fuertes de Scott. No dudaba en llamarle al pan, pan y al vino, vino, sin sutilezas ni disimulos. «Uno de sus fallos era la fuerza de sus convicciones —escribió Bernacchi—. No tenía paciencia para la gente de mirada furtiva, para los ineptos o los bravucones. No tenía un ápice de hipocresía y esnobismo; le irritaban los pedantes.»

A juzgar por algunos de estos comentarios, Scott podría parecer un tipo frío, serio y con tendencias agresivas, pero cuando bajaba la guardia era capaz de reír como el que más y mostraba una sonrisa contagiosa. En mi experiencia, una buena forma de juzgar el carácter de una persona consiste en observarle después de unas copas de más. Scott no era un gran bebedor, pero tomaba una copa de vez en cuando, en las ocasiones oficiales. «Le afectaba enseguida —explicó Bernacchi—, se ponía sonriente y de buen humor.» No era' ésa la reacción de un tipo agresivo. Las principales aficiones de Scott, de las que disfrutaba a menudo, eran la lectura y su pipa. La pipa debía ayudarle a superar su timidez social en las numerosas ocasiones en las que se desataba el bullicio en la sala de oficiales. No se unía a la juerga, pero tampoco hacía nada para impedirla. Se reclinaba en su asiento y observaba los acontecimientos, escudado tras un velo de humo de su pipa.

Scott y Armitage mantuvieron la máxima velocidad de marcha posible, ya que el éxito de la misión dependía de su llegada a Nueva Zelanda a finales de noviembre de 1901. El 21 de octubre lograron avanzar doscientas millas en veinticuatro horas y al cabo de unos días, habían avanzado ochocientas millas en cuatro días. La popa alta y redondeada del Discovery le permitía abrirse camino a través de las olas de más de diez metros sin reducir trapo, a diferencia de la mayoría de los buques de carga de la época. En una ocasión, el timonel de guardia se olvidó de fijar el timón y el barco sufrió una tremenda orzada con una ola inesperada, que arrojó al timonel y a sus dos ayudantes a la cubierta. Un marinero que vio cómo se acercaba la ola dijo que era más alta que la gavia. En el puente, Barne, Wilson y Scott quedaron sumergidos bajo las aguas heladas y verduscas durante unos

segundos que debieron parecer una eternidad, hasta que el barco se logró enderezar. La sala de oficiales había quedado inundada, la vajilla había sufrido terribles destrozos y las notas de los científicos estaban empapadas, así como la indumentaria polar, que acababan de subir de la bodega para repartirla entre los tripulantes. Scott anotó en su diario que la reacción del barco reflejaba la calidad de su diseño original.

En noviembre de 1979, el barco polar que nos llevaba hacia la Antártida —el Benjamín Bowring— tenía instalado un inclinómetro de latón que habíamos tomado prestado del Discovery de Scott. En una ocasión, una ola gigante nos llevó a escorar cuarenta y siete grados en ambas direcciones, según los datos marcados por el viejo inclinómetro. Nuestro barco alcanzaba una velocidad punta en aquellas condiciones de nueve nudos, con los motores a toda máquina y el viento a favor. El Discovery no pasaba de los diez nudos. Nosotros sólo contábamos con un miembro de la tripulación que hubiera navegado en esas latitudes tan meridionales. En el barco de Scott no había ni uno. Yo estaba aterrado. El obviamente no lo estaba.

Cuando habían dejado atrás por varios cientos de millas las rutas del transporte marítimo, otra orzada tumbó una lámpara de aceite junto a un montón de impermeables y se declaró un incendio a bordo. El marinero de guardia lo detectó a tiempo y pudo apagarlo. Scott siguió avanzando rumbo a la latitud de 65°, para estudiar las anomalías magnéticas en aquella región, de vital importancia científica. Sin embargo, el Discovery se topó con la masa de hielo y tuvo que aminorar la marcha. El tiempo se les echaba encima, de modo que completaron las lecturas magnéticas y se dirigieron a toda máquina hacia Nueva Zelanda. Sólo realizaron una breve escala en la remota isla de Macquarie, para recoger muestras de raras aves para Wilson.

Scott obligó a la tripulación a comerse los desagradables restos de los pingüinos y demás aves de Wilson, una vez despellejados.

«Temía que los hombres opondrían una mayor resistencia a esta alimentación, que en más de una ocasión será la única de la que dispondremos —escribió Scott—, pero me sorprendió comprobar que no mostraron una especial aversión. Al contrario, muchos proclamaron que la comida era excelente y todos entendieron que debían acostumbrarse a ella.

Nadie mostró un prejuicio más enraizado que el mío.» Algunos biógrafos modernos han acusado a Scott de no haber prestado suficiente atención a la necesidad de proveerse de alimentos frescos, para evitar el escorbuto, pero la experiencia mencionada demuestra lo contrario.

Cuando aún faltaban dos días de camino para llegar a Nueva Zelanda, Scott escribió que se habían topado con las condiciones más extremas a las que se podían enfrentar; el inclinómetro marcó una escora inaudita de 56°. El 28 de noviembre de 1901, fondearon dentro de los plazos previstos frente al puerto neozelandés de Lyttelton y demostraron así un eficiente dominio de la navegación.

A pesar de los deseos de Scott, el Discovery no pudo abastecerse de combustible y seguir su camino rumbo a la Antártida de inmediato. El roce con la masa de hielo durante las investigaciones magnéticas había causado desperfectos en el casco y las bombas necesitaban una hora diaria para vaciar el agua que se acumulaba en la sentina. Era esencial sacar el barco a un dique seco, para realizar las reparaciones necesarias. Había que desembarcarlo todo y Scott eligió a Shackleton para dirigir esta delicada operación. Cuando completaran las reparaciones, Shackleton debía asegurarse que estibaran cada objeto en el mismo lugar del que había salido. Hacía falta mucha mano de obra para completar la tarea, pero la tripulación estaba agotada tras un viaje largo y exigente. Todos estaban de permiso y disfrutaban de una merecida juerga. Gracias a la hospitalidad neozelandesa, a las tres de la mañana ni un miembro de la tripulación estaba sobrio. «Ha habido muchas peleas y grandes muestras de ebriedad a bordo —anotó Skelton en su diario—. Espero que despidan a dos de los marineros.» Skelton llevó a los marineros en cuestión ante Scott, pero éste se limitó a echarles una bronca. Sospecho que no les despidió porque no estaba seguro de encontrar quien les reemplazara. Sin embargo, los deseos de Skelton se cumplirían en parte cuando a uno le degradaron el rango y el otro desertó. Ocupó su plaza un excelente marinero irlandés de la Armada británica, Thomas Crean.

Tras la prolongada demora que ocasionó la búsqueda infructuosa de las vías de agua en el casco, Scott aceptó a regañadientes que su única opción consistía en zarpar rumbo al sur en un barco lento que hacía aguas, con la

esperanza de que las condiciones meteorológicas y las bombas de achique les permitieran mantenerse a flote. Por si fuera poco, cuando Shackleton logró estibar tres años de provisiones en la bodega, no quedaba espacio suficiente para las treinta toneladas de chozas prefabricadas, cuarenta toneladas de carbón y siete mil litros de parafina que aún faltaban por cargar. Trincaron todo el material sobrante en cubierta, pero el Discovery quedó en un estado muy inestable, con la línea de flotación muy alta.

Antes de zarpar, ataron en medio del barco a los veintitrés perros de trineo que había encargado Scott de Rusia. Sin embargo, los animales empezaron a pelearse tanto como los marineros, aunque en su caso no tenían la excusa del alcohol. Scott envió a su pequeño terrier, Scamp, a casa de unos amigos suyos neozelandeses. Temía que con la combinación del frío extremo y una manada de perros esquimales hambrientos, Scamp no llegaría vivo al final de la expedición. Shackleton mandó construir un pequeño corral para las cuarenta y cinco ovejas que les había regalado un pastor local y estibó forraje entre los tanques de gas.

Cuando el Discovery soltó amarras y se alejó del muelle de Lyttelton, el 21 de diciembre de 1901, los vítores de la multitud se mezclaron con los balidos y los ladridos que sonaban a bordo. La tripulación, trepada en la jarcia, estaba saludando a los espectadores cuando el marinero Charles Bonner se resbaló y cayó desde lo más alto del estay del palo mayor. Tras darse varios golpes en la jarcia, se fracturó el cráneo en los chigres de cubierta. Es probable que Bonner estuviera sobrio, pero Skelton anotó en su diario que durante la subida a la jarcia, llevaba una botella vacía de whisky que le había entregado su compañero Robert Sinclair. Presa del pánico, Sinclair se dio a la fuga cuando desembarcaron el cuerpo de Bonner. Técnicamente se convirtió en un desertor, pero Scott se mostró compasivo y no informó a la policía del caso. Bonner recibió un entierro con todos los honores de la Armada y Scott canceló los festejos navideños que había previsto.

El Discovery se dirigió al sur desde las hospitalarias costas de Nueva Zelanda y enseguida entró en un denso banco de niebla. Los hombres de Scott estaban solos y se dirigían a una región desconocida, en la que millones de toneladas de hielo aplastaban los barcos y en la que no había

presencia humana. Ya lo decía una canción tradicional de balleneros: «Por debajo de los cuarenta grados sur, no existe la ley, por debajo de los cincuenta grados sur, no existe Dios».

5

Primer contacto con la Gran Barrera, 1902

El día de Año Nuevo, Scott sacó las raciones de ponche de whisky para organizar una fiesta, y al día siguiente, el Discovery pasó junto a su primer iceberg. Un día más tarde, el 3 de enero de 1902, el Discovery penetró en el círculo polar y se topó con la primera masa dispersa de hielo flotante. Scott sabía que Ross había tardado cuarenta y seis días en atravesar la capa de hielo flotante que protegía al continente antártico y que en el Ártico, algunos barcos se habían perdido al ser aplastados como nueces por millones de toneladas de hielo.

Scott detuvo la marcha entre unos témpanos de un metro y medio de grosor, para que Wilson recolectara muestras ornitológicas. Asimismo, Scott aprovechó para conseguir más raciones para el invierno: cazaron seis focas y las colgaron de la jarcia para congelarlas. Al día siguiente, Scott envió a sus hombres a que cortaran bloques de hielo para reabastecer el suministro de agua. Con el tiempo, el hielo marino pierde su contenido de sal, y al derretirse, los témpanos más antiguos se convierten en agua dulce y potable. Esto le permitió a Scott dejar de utilizar la planta desalinizadora al vapor y conservar así el valioso suministro de carbón.

El 5 de enero de 1902, el Discovery seguía atrapado entre los témpanos y Scott decidió celebrar la Navidad, ya que habían cancelado la celebración original por la muerte del marinero Bonner. Entregaron esquís a los científicos, oficiales y marineros, para que todos tuvieran la primera oportunidad de utilizarlos, como parte de la diversión navideña. Incluso en la cuna escandinava del esquí de fondo, en aquella época sólo utilizaban un único bastón de dos metros de longitud, que servía para impulsarse con ambas manos, como si de un remo se tratara. Los esquís no eran más que unos tablones de madera, mucho más pesados que los modelos actuales. Las fotografías que nos han llegado de aquella primera jornada navideña de esquí son muy cómicas y nos muestran a la mitad de los tripulantes tendidos en la nieve. Sin embargo tras un par de horas de aprendizaje, algunos empezaban a dominar la técnica. Se organizó una carrera de tres kilómetros por el hielo, encendieron fuegos artificiales y celebraron una sesión de canciones a bordo, todo ello amenizado con una ración extra de ron.

Scott había leído toda la información disponible sobre los trineos de tracción humana y sabía que sus antecesores en la exploración polar no habían utilizado esquís. Sabía que las técnicas de descenso de pendientes y el deslizamiento del esquí nórdico no les servirían de mucho a sus hombres, que tendrían que tirar de pesados trineos por superficies agrestes. Por consiguiente, el dominio del esquí no era un elemento importante de sus planes, ya que no hacía falta mucha técnica para arrastrar un trineo por una superficie plana.

El 7 de enero, las nubes se oscurecieron hacia el sur, como sólo lo hacían en la masa de hielo flotante por el reflejo de oscuras corrientes de agua entre los témpanos. El día siguiente por la mañana, el Discovery se liberó del hielo y pudo navegar de nuevo bajo un cielo despejado. Scott había tenido mejor suerte aún que Ross, al atravesar la masa de hielo en sólo cuatro días. Izaron todas las velas y no tardaron en avistar en el horizonte meridional los picos de Tierra de Victoria.

Fondearon frente a una segunda masa de hielo flotante, a unas cinco millas de los refugios abandonados de la expedición de Borchgrevink, en el cabo Adare. Scott desembarcó en un chinchorro a remos con Bernacchi y algunos marineros, para dejar un bote sellado que contenía un resumen de

sus planes. Éste sería el primero de una serie de pistas, que podrían salvarles la vida si se encontraban en dificultades. Si necesitaban que la embarcación de apoyo de Markham les rescatara, con un poco de suerte podría localizar al Discovery gracias a estas pistas.

Las órdenes originales que había recibido Scott del comité organizador le indicaban que explorara la costa, desde el cabo Adare hasta el estrecho de McMurdo, y que localizara todos los posibles puertos por el camino. Al llegar a McMurdo y a su volcán, Scott debía seguir por la Gran Barrera y reclamar como propiedad británica cualquier nuevo territorio que hallara. Costear por el litoral de la Antártida era la navegación más peligrosa a la que se podía enfrentar no sólo un barco como el Discovery, sino cualquier otra clase de embarcación excepto un moderno rompehielos. En los fiordos y en los pasajes entre islas costeras, incluso en extensiones de agua más amplias como el estrecho de McMurdo, las condiciones pueden cambiar en un abrir y cerrar de ojos, pasando de mar abierto a masas compactas de témpanos, capaces de aplastar cualquier objeto que se interponga en su camino. Sin embargo, la misión de Scott consistía precisamente en adentrarse en todos los recovecos de esta peligrosa costa. Estarían cortejando el peligro y Scott lo sabía; organizó turnos dobles de guardia y puso a vigilar también a los científicos.

El 7 de enero, Skelton y Shackleton cazaron un enorme león marino. A Wilson le habían encargado las provisiones de carne y estaba encantado con la pieza capturada. «Pesaba casi una tonelada e hizo falta la ayuda de todos los tripulantes de guardia para subirlo a bordo. Era una bestia enorme con la boca repleta de colmillos y una cabeza más grande que la de un oso polar», escribió. «Con el paso del tiempo —anotó Scott en su diario—, llegamos a disfrutar sobremanera de los filetes de león marino y a regocijarnos ante la idea del hígado o los riñones de foca.» Sin embargo, a algunos tripulantes les costó un poco más desarrollar esta fruición de la carne de foca.

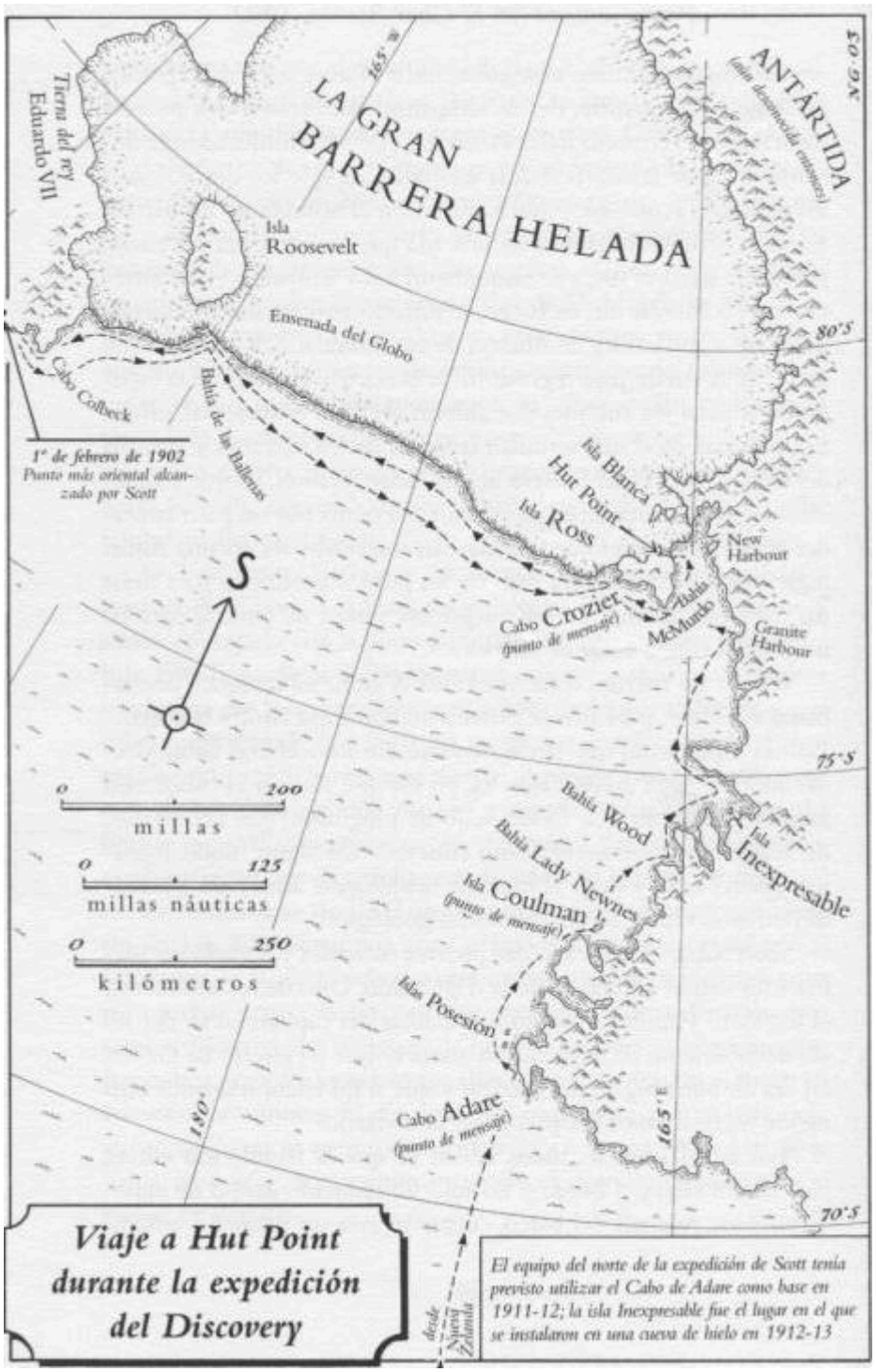
El 14 de enero de 1902 un temporal de fuerza once, con vientos de 120 kilómetros por hora, obligó a Scott a buscar refugio al sotavento de la isla Coulman, con ambos motores a toda máquina para luchar contra la fuerza de la corriente, que amenazaba con sacar al Discovery del abrigo de la isla. Los grandes icebergs pasaban flotando a gran velocidad, todos ellos capaces

de hundir el barco en cuestión de minutos. El día siguiente, cuando amainó el temporal, el capitán Scott se acercó en un chinchorro a una de las islas de la bahía, para dejar firmemente amarrado el segundo mensaje para el buque de rescate.

Pasaron dos semanas navegando hacia el sur y escapando por los pelos de las encerronas de los témpanos. Localizaron dos puertos naturales en el trayecto hacia el estrecho de McMurdo, adonde llegaron el 21 de enero. Tenían la esperanza de que los dos volcanes avistados por Ross —a los que bautizó con el nombre de sus barcos, Erebus y Terror— estuvieran en una isla que les ofreciera un pasaje navegable hacia el sur, y se enfrentaron a los témpanos en el estrecho de McMurdo. Sin embargo, se toparon con un muro impenetrable de acantilados y desistieron de sus intentos. A la medianoche se dieron la vuelta, para regresar hacia el norte y el este, con la esperanza de pasar los volcanes por ahí. En un cabo nororiental, próximo al punto en el que se unían la ladera de los volcanes y la orilla occidental de la Gran Barrera helada, Scott, Wilson, Royds y algún otro tripulante trataron de desembarcar a remo, por un paso aterrador entre dos icebergs que amenazaban con echárseles encima. Aquel lugar, el cabo Crozier, era otro de los puntos acordados para dejar sus mensajes, además de ser un posible punto de partida para las misiones a trineo hacia el interior.

«Había un fuerte oleaje —escribió Wilson, sobre aquel desembarco a remos—, y las olas se estrellaban con furia contra la costa... Fue un espectáculo que jamás olvidaré. En los icebergs había cuevas enormes, con arcos y túneles, en los que rompía el oleaje con gran estruendo. El mar estaba lleno de pingüinos, que no dejaban de aparecer y desaparecer como conejos.» De algún modo, lograron desembarcar y dejar el mensaje firmemente amarrado e incluso pudieron reunir algunas muestras geológicas.

Scott había identificado dos puertos naturales y desveló sus planes a los demás miembros de la tripulación. Uno de los marineros, el fogonero Plumley, resumió las palabras del capitán en su diario: «El destacamento de exploración anunció que [el puerto de Granite] era un buen lugar para fondear y que si no encontrábamos otro mejor, regresaríamos ahí para pasar el invierno».


LA GRAN BARRERA HELADA
ANTÁRTIDA
(tierra desconocida entonces)
Tierra del rey Eduardo VII
Isla Roosevelt
Ensenada del Globo
Cabo Colbeck
Bahía de las Ballenas
1º de febrero de 1902
Punto más oriental alcanzado por Scott
Isla Blanca
Hut Point
Isla Ross
New Harbour
Cabo Crozier
(punto de mensaje)
Bahía McMurdo
Granite Harbour
Bahía Wood
Isla Inexpresable
Bahía Lady Newnes
Isla Coulman
(punto de mensaje)
Islas Posesión
Cabo Adare
(punto de mensaje)
desde Nueva Zelanda
S
0 200 millas
0 125 millas náuticas
0 250 kilómetros
80°S
75°S
70°S
165°E
180°
Viaje a Hut Point durante la expedición del Discovery
El equipo del norte de la expedición de Scott tenía previsto utilizar el Cabo de Adare como base en 1911-12; la isla Inexpresable fue el lugar en el que se instalaron en una cueva de hielo en 1912-13

Tras aquel anuncio, todos sabían ya que la tripulación entera pasaría el invierno a bordo y no sólo un reducido grupo de expedicionarios. Además del barco, contarían con un pequeño refugio prefabricado en tierra firme, que utilizarían como observatorio. Cuando se enrolaron en la misión, todos habían aceptado la posibilidad de pasar el invierno en la Antártida, pero algunos albergaban esperanzas de que el Discovery regresara a Nueva Zelanda a pasar los meses invernales. Sin embargo, estos optimistas quedaron defraudados.

El 29 de enero de 1902, a las doce del mediodía, el Discovery superó finalmente el punto más lejano alcanzado por la expedición del capitán James Ross, durante su exploración de la Gran Barrera helada. En aquel punto, Ross había informado de la posible presencia de tierra al sudeste. Armitage, el práctico designado para las zonas de témpanos, calculó que hacia el sur, la barrera medía por lo menos 150 metros de altura. Algunos icebergs que flotaron junto al Discovery vueltos del revés mostraban restos de roca y de tierra, y el geólogo Ferrar se acercó a ellos, para recoger algunas muestras. Scott y los científicos estaban convencidos de que estas muestras demostraban la existencia de la tierra avistada por Ross. Por desgracia, les envolvió la niebla; pero el día siguiente los vigías avistaron la oscura pared de un acantilado. A cien millas del punto más lejano alcanzado por la expedición de Ross, habían divisado tierra y habían determinado otro punto del contorno de la Antártida. Lo bautizaron con el nombre de Tierra del rey Eduardo VII y hoy lo conocemos como península del rey Eduardo VII.

Las órdenes del comité eran que si Scott avistaba tierra y localizaba algún puerto adecuado, debía fondear en este sector oriental de la costa para pasar el invierno. Sin embargo, no habían localizado un buen punto de fondeo e incluso se habían perdido entre los témpanos en la niebla, de modo que Scott tomó la sensata decisión de regresar hacia el oeste y la costa conocida del estrecho de McMurdo.

El día siguiente, Scott reunió a los tripulantes y les informó de sus planes: el Discovery pasaría el invierno en el puerto más meridional del estrecho de McMurdo y de ahí partirían dos expediciones de trineos el verano siguiente, para explorar la región de los volcanes. Otra expedición

saldría rumbo al sur, mientras el barco de apoyo prometido por Markham les alcanzaría gracias a los mensajes depositados en los puntos acordados. El barco de apoyo recogería a Armitage y le dejaría con un cuarto equipo de trineos, en algún punto de la costa con acceso al polo Sur magnético. Tras esta misión, el barco de apoyo recogería a los expedicionarios de Armitage y les llevaría de regreso a Nueva Zelanda. El Discovery se encargaría de recoger a las otras tres misiones, para explorar un poco más hacia el oeste, antes de regresar a Nueva Zelanda para reabastecerse y reparar el barco. En el verano de 1903, tendrían ocasión de explorar más a fondo la nueva tierra descubierta en el este. Incluso el crítico Royds alabó el plan de Scott, mientras que Armitage, que se había enrolado en la expedición con la condición de dirigir una misión larga a trineo, quedó satisfecho.

Unas horas más tarde, el oficial de guardia detectó una abertura en la Gran Barrera de hielo, que había pasado desapercibida en el paso anterior bajo la niebla. Se trataba de un canal de unas dos millas de ancho y unas doce de profundidad. En la entrada del canal, los acantilados de hielo medían más de cuarenta metros de altura, pero hacia el final sólo medían tres metros, así que los hombres pudieron desembarcar.

Scott llevaba un globo aerostático de hidrógeno, con una cesta en la que podía viajar un único pasajero. Esperaba utilizar el globo para observar el interior de la Gran Barrera helada, pero si el viento viraba al norte, los icebergs entrarían en el canal y aplastarían el Discovery, de modo que Scott no tenía intenciones de permanecer ahí mucho tiempo. Mientras Skelton y Shackleton armaban el frágil revestimiento y los tanques de gas en el hielo, Wilson expresaba sus recelos ante el plan. «Se trata de un pasatiempo terriblemente peligroso —anotó en su diario—, en manos de unos novatos con tan poca experiencia.» El primero en probar el globo —al que llamaron Eva— fue Scott, que echó demasiado lastre por la borda y estuvo a punto de no poderlo contar. A una altitud de 180 metros, no se veía mucho a través de sus prismáticos. Esto se debía en parte a la mala visibilidad, pero también a que la Gran Barrera era una gran superficie, del mismo tamaño que Francia, sin apenas rasgos distintivos.

Se trataba de un territorio desconocido y Scott no sabía si se trataba de un enorme iceberg o de una masa compacta de hielo flotante; no sabía si el

hielo estaba unido a tierra firme ni hasta dónde llegaba. El globo aerostático del Discovery no proporcionó la respuesta a ninguna de estas preguntas, ni siquiera cuando Shackleton ascendió hasta una altura de 250 metros y tomó fotografías aéreas con su cámara. Arreció el viento, se desgarró el revestimiento y comprobaron que la válvula principal de hidrógeno del globo no era muy fiable. El globo Eva resultó ser demasiado peligroso y decidieron suspender los vuelos, pero se habían convertido en los primeros hombres en surcar los cielos de la Antártida.

Scott había decidido que la escala para probar el globo sólo podía durar 24 horas, en parte para evitar el peligro de quedar atrapados por un iceberg, pero en gran medida porque el corto verano polar llegaba a su fin y quería alcanzar el abrigo del estrecho de McMurdo, antes de que se congelara el mar y les dejara aislados. Durante los experimentos con el globo, dos de los tres expedicionarios con experiencia en las regiones polares, Armitage y Bernacchi, se llevaron a cuatro marineros y se alejaron con un trineo para explorar el interior y realizar unas lecturas magnéticas. Scott autorizó la salida pero les ordenó que regresaran en un plazo máximo de 24 horas. No tardaron en comprobar que la zona costera de la Gran Barrera estaba repleta de pequeños valles con profundas grietas, que debían evitar.

Con una carga de cien kilos en el trineo, el grupo de Armitage avanzó a unos cinco kilómetros por hora durante unas dos o tres horas, antes de montar el campamento. Se percataron de que con las prisas por salir, se habían dejado una de las tiendas de campaña, así que Bernacchi tuvo que pasar la noche a la intemperie; los diecisiete grados bajo cero sirvieron para comprobar la calidad de su ropa protectora. Al día siguiente, cuatro de los hombres esquiaron dieciocho kilómetros hacia el sur, con la esperanza de batir la marca obtenida por la expedición del Southern Cross, que alcanzó el punto más meridional tras pasar un invierno en el refugio del cabo Adare, dos años antes. Armitage aseguró haber batido la plusmarca, pero Scott confesó que «en aquella época teníamos tendencia a exagerar la distancia recorrida en nuestras salidas». No es probable que la pequeña expedición de Armitage haya superado la marca alcanzada por los expedicionarios del Southern Cross.

Durante la ausencia del equipo y del trineo, Scott envió a otro grupo a cazar alguna foca. No sabía si aún se conseguirían focas cuando llegara el invierno, pero necesitaban carne fresca para prevenir el escorbuto, que era la peor pesadilla de todas las expediciones que pasaban una temporada en las regiones polares. En aquella época había muchas teorías sobre el origen y las posibles soluciones de la enfermedad, pero no se sabía nada con certeza. Se creía que el sol, la higiene, la carne fresca, las frutas y las verduras ayudaban a impedir la enfermedad y había quienes opinaban que los alimentos enlatados tenían tendencia a contaminarse y contribuían al escorbuto, entre ellos el propio Scott y el doctor Koettlitz, médico principal de la expedición. Como segundo médico, a Wilson le tocaba el cuestionable honor de catar el contenido de las latas, para comprobar que no estuvieran contaminadas.

Scott aborrecía la muerte de los animales, pero procuró arrinconar esta aparente debilidad de su carácter y mandaba a sus hombres de caza cada vez que surgía la oportunidad. En el brazo de mar en el que se encontraban, bautizado con el nombre de ensenada del Globo, vivía una colonia de unas cien focas, que tomaban el sol en la playa helada y no parecían prestar mucha atención a los primeros seres humanos que les visitaban. Sus ojos no mostraban el temor sino una ligera curiosidad hacia los hombres designados por Scott para cazarlos. Scott confesó en su diario la vergüenza y las náuseas que le provocaba esta profanación de un reducto que conserva su belleza natural... «Pero a menudo las necesidades del hombre son horrendas y debemos sobrevivir», anotó.

Cuando regresaron los miembros de la expedición a trineo, el Discovery zarpó de nuevo rumbo al oeste. Se acercó a los volcanes y se deslizó junto a las faldas del monte Terror, antes de entrar en el estrecho de McMurdo. Con el cielo despejado y una lluvia de hielo que caía de la jarcia congelada, el práctico Armitage llevó el barco por la masa de hielo, empujando los témpanos con el casco. Siguieron tanteando la costa hacia el sur, hasta que llegaron a una cadena de cerros que descendía desde la ladera del volcán y formaba una estrecha península occidental, con bahías a ambos lados del promontorio. Scott indicó a Armitage que se acercara a la más septentrional de las bahías, que bautizó con el nombre de Arrival Bay —bahía de la

llegada—. Scott y Skelton recorrieron diez millas a pie por la superficie helada del mar, hasta que doblaron otro cabo y vieron la superficie de la Gran Barrera, que parecía extenderse hasta el polo Sur. El geólogo Hartley Ferrar escaló un cerro cónico más allá de la segunda bahía e informó que las laderas de los dos volcanes no se comunicaban con las cordilleras montañosas más al sur, sino que se encontraban en una isla volcánica, que sólo estaba unida a las lejanas montañas por la gran extensión de la barrera helada. A la montaña cónica le pusieron el nombre de monte Observatorio.

Tras una exploración más exhaustiva a pie, descubrieron que la bahía directamente al sur del lugar en el que habían fondeado era un puerto natural perfecto para pasar el invierno, ya que la poca profundidad impediría la entrada de icebergs. Maniobraron con cautela entre los escollos y entraron en la bahía siguiente a la de su llegada. Dieron a su nuevo hogar el nombre de Hut Point, bahía del Refugio. Los maquinistas y el carpintero pasaron las siguientes dos semanas erigiendo el refugio principal, de treinta toneladas, además de dos refugios menores para la investigación magnética y las casetas de los perros, todo ello en un promontorio de grava que dominaba el lugar de fondeo del barco. Desembarcaron ocho toneladas de víveres por si el barco se veía obligado a alejarse mientras hubiera equipos en tierra o por si sufrían un incendio a bordo. Bernacchi era el único expedicionario que había pasado ya un invierno en la Antártida, pero lo había hecho unas 370 millas más al norte y ni él ni Scott sabían cómo les trataría el hielo.

A mediados de la década de 1980, una expedición llamada «In the footsteps of Scott» —en los pasos de Scott— zarpó del Reino Unido en un potente pesquero de arrastre del Mar del Norte, reforzado para navegar por la masa de hielo flotante. Llegaron a la bahía de McMurdo en la época más propicia, a mediados de verano, y contaban con la presencia de rompehielos de los guardacostas estadounidenses en la zona. Un desplazamiento inesperado de la masa de hielo aplastó su barco y lo hundió en cuestión de horas. En 1985, llegó un helicóptero de los guardacostas para rescatar a los tripulantes de aquella expedición, pero en el año 1902, nadie conocía la posición exacta del Discovery y cualquier paso en falso, cualquier golpe de

mala suerte, podría convertirse en una tragedia como la que había sufrido la expedición de Franklin.

Las únicas personas que se encontraban en la Antártida en ese momento además de Scott y los suyos —los únicos otros habitantes del círculo polar antartico— eran los miembros de las expediciones sueca y alemana, que no estaban en condiciones de rescatar a nadie. La expedición alemana del profesor Drygalski, cuyos preparativos tanto habían impresionado a Scott, habían quedado atrapados por la masa de hielo flotante a su llegada a las costas de la Antártida. No sólo se encontraban incomunicados, sino que su propia supervivencia peligraba. La expedición Scotia (1902-1904), dirigida por el oceanógrafo y doctor escocés William Bruce, otra eminencia británica de la ciencia polar, no había logrado alcanzar la masa continental de la Antártida y había decidido pasar el invierno en las islas Oreadas del Sur, fuera del alcance de la masa de hielo. El gran científico y explorador sueco Otto Nordenskjóld vio como su barco Antarctic se hundía, tras ser aplastado por la masa de hielo el 12 de febrero de 1903, frente a la punta más septentrional de la península Antartica. El explorador Jean Charcot, que dirigía la expedición nacional francesa de 1903-1905, canceló sus planes de llevar a cabo una exploración del Ártico y se desvió hacia el sur, para ayudar a rescatar a los suecos. Cuando llegó, una cañonera argentina ya había rescatado a Nordenskjóld, pero Charcot decidió aprovechar para realizar un viaje de reconocimiento a la Antártida. Completó el viaje, pero también estuvo a punto de naufragar y de perder a algunos hombres, por culpa del escorbuto.

Markham había elegido bien al director de su expedición y Scott había respondido a su confianza, reuniendo un equipo de calidad. «Todos los ojos están puestos en el sur —escribió Scott, mientras caía la larga noche polar de 1902—, la tierra prometida.» Sin embargo, Scott sabía que nadie sobreviviría a la intemperie durante el invierno antartico y se preparó para pasar los siguientes diez meses hacinado en el barco, junto a los cuarenta y siete miembros de su tripulación; eran los únicos seres humanos en un continente más grande que la China y la India.

6

Hombres, perros y esquís

Ernest Shackleton estaba encargado de los pertrechos y tenía que decidir qué dejar a bordo y qué desembarcar, por si había una emergencia. Llevaban en la bodega víveres suficientes para cuarenta y ocho hombres durante tres años: 2.700 kilos de sopa en polvo, 19.000 kilos de carne, 3.200 kilos de pescado y 140 litros de brandy, entre otras provisiones. A Shackleton le molestaba la insolencia de uno de los encargados de la intendencia: un cocinero australiano llamado Brett. A pesar de que supuestamente Shackleton desaprobaba los métodos disciplinarios de la Armada, el oficial de la marina mercante denunció a Brett ante el capitán Scott. El cocinero mostró la misma insolencia hacia el capitán, que le describió como «un individuo completamente lamentable» y ordenó que le impusieran un castigo tradicional de la Armada británica: indicó a los suboficiales que le pusieran los grilletes. Brett se peleó con los guardias y logró escapar de los grilletes en dos ocasiones, pero por fin le atraparon y pasó ocho horas tiritando en el castillo de proa, con el único calor del brasero de la cocina. Cuando le soltaron, se mostró mucho más comedido. No sabemos si mejoró su habilidad como cocinero o si demostró una mayor educación a partir de entonces, pero lo que sí sabemos es que aquélla fue la única ocasión, durante los diez años en que se dedicó a las expediciones, en que Scott ordenó un castigo corporal para alguno de sus hombres.

Los grilletes eran una humillación y no eran cómodos, pero no provocaban dolor alguno y eran un castigo habitual en la Armada. Si les ofrecían la posibilidad de elegir, muchos marineros preferían pasar unas horas en los grilletes que quedarse sin su ración de licor, sin tabaco, o sin permiso en tierra. En cualquier caso, Scott aplicaba los métodos disciplinarios de la Armada con mucha suavidad. Prefería mantener la disciplina con la fuerza de su personalidad o con un buen regaño, sin importar que el infractor fuera uno de sus principales oficiales o un miembro de la marinería. Tampoco era proclive a juzgar a sus hombres con severidad, sino que solía concederles el beneficio de la duda.

Scott lo pasó mal cuando el Discovery llegó al cabo del Refugio, el 8 de febrero de 1902. Había encontrado un buen punto para desembarcar, abarloando el barco junto a una pared de hielo de cuatro metros de altura, pero le preocupaba la presencia de una flotilla de pequeños témpanos, menos impresionantes que los grandes icebergs pero lo bastante pequeños como para entrar en la cala. Si cambiaba la dirección del viento, los témpanos se irían a dar contra el barco. Si los hombres de Scott querían llegar a la orilla de la Gran Barrera helada desde Hut Point, el único camino disponible sería una empinada cuesta por la que tendrían que trepar con sus trineos, para alcanzar primero la meseta de la isla y después superar varias crestas rocosas, antes de descender hacia la barrera. La única otra opción consistiría en caminar por la superficie del mar, siempre que se congelara lo suficiente como para permitir el paso de los trineos. Sin embargo, Scott sabía que el hielo marino no era muy confiable y que con un ligero cambio de viento, podía romperse en unos instantes y convertirse en témpanos a la deriva. Cualquier trineo que se quedara atrapado en una de esas superficies de hielo se perdería para siempre.

La Gran Barrera helada —o el Banco de hielo de Ross, como se conoce en la actualidad— atraía mucho a Scott y a sus hombres, ya que se extendía hacia el sur y tenía aspecto de ser fácilmente transitable a pie o con los esquís, excepto en las zonas de nieve profunda. Sin embargo, el barco no podía acercarse a ningún punto que permitiera el acceso directo a la barrera y Scott tendría que enfrentarse a la dificultad de superar una empinada cuesta con los trineos, arriesgándose a dañar los patines en los tramos de

roca y a caer directamente en las heladas aguas del mar, por alguna grieta de los glaciares. La única alternativa consistía en esperar y arriesgarse a caminar sobre el hielo, cuando se congelara la superficie del mar.

Scott había planeado empezar a probar los trineos enseguida, ya que el invierno no tardaría en llegar. Ni él ni la mayoría de sus hombres tenían experiencia alguna con los trineos. Sólo Armitage, Koettlitz y Bernacchi los habían utilizado con anterioridad e incluso ni estos tres eran novatos en lo que concernía a los trineos tirados por perros, que según Armitage no se podían comparar con los ponis, como animal de carga. Tanto Armitage como Bernacchi realizaron esfuerzos considerables en las laderas que rodeaban el refugio, para poner en forma y entrenar a los veintitrés perros de la expedición. Armitage lo intentó con un látigo, pero no logró que sus perros avanzaran más que unos pasos, mientras que Bernacchi se limitó a las instrucciones verbales y sus perros salieron despedidos, dejándole a él plantado en la línea de salida.

Scott decidió enviar un pequeño equipo sin perros, formado por Shackleton, Wilson y Ferrar, a una isla rocosa que divisaban en la lejanía, con la esperanza de que desde lo alto del cerro que coronaba la isla podrían ver muchos más kilómetros hacia el sur. Scott les ordenó que trincaran en el trineo un pequeño bote de remos, por si se topaban con alguna extensión de mar abierto durante el trayecto hacia la Gran Barrera helada. El 18 de febrero de 1902, subieron a la embarcación/trineo, por una cuesta de doscientos cincuenta metros, por la ladera nevada que ascendía desde el barco. Pasaron entre dos accidentes geográficos destacados —el cerro del Cráter y el cerro del Observatorio—, por un desfiladero bajo que les condujo hacia la Barrera helada. Empezó a soplar el viento, pero los tres hombres siguieron la marcha rumbo a la isla durante nueve horas más, hasta que el agotamiento les obligó a detenerse y a montar un campamento. Los comentarios anotados por Wilson en su diario revelan lo poco que sabían sobre cómo lidiar con las bajas temperaturas: «Los calcetines estaban completamente congelados en las botas de esquí... Por la mañana tuvimos que agudizar nuestro ingenio para separarlos. El sudor de nuestros pies había formado una capa de hielo en el interior de las botas... Empezamos a enfundarnos en la ropa de pieles, lo cual no era tarea fácil en una tienda tan

pequeña... A mí me vistieron el primero, ya que me daban calambres en los muslos con sólo moverme. Cuando estuve vestido, me estiré en el suelo y se sentaron encima de mí para vestirse ellos. Nos acostamos encima de las guerreras marca Jaeger, pero el frío del suelo helado las traspasaba».

El día siguiente llegaron a la isla, a la que llamaron White Island —isla Blanca— y escalaron su cima de setecientos metros. Desde lo alto del cerro, Wilson dibujó la vista panorámica. Comprobaron que había una ruta transitable por la Barrera hacia el sur, entre la Isla Blanca y el islote aledaño, al que llamaron Black Island —isla Negra—. La ruta seguía unas cuarenta millas hacia el sur, hasta un risco al que llamaron cabo Minna; aquél sería un lugar ideal para instalar un depósito de víveres en la barrera.

Entretanto, los demás expedicionarios estaban aprovechando la tenue luz del largo atardecer polar, para practicar las técnicas del trineo y el esquí. Sólo una decena aproximada de exploradores, incluidos Nansen, Peary y Jackson, habían recurrido a los perros para tirar de sus trineos en el Ártico. Armitage había sido segundo oficial de una expedición de Jackson, así que sería injusto acusar a Scott de carecer de expertos en la materia. Armitage y Scott tomaron como modelo los resultados obtenidos por Nansen y calcularon que necesitarían veintitrés animales para la Antártida. Encargaron esa cantidad al mismo especialista siberiano que había suministrado los perros de Nansen, pero sin el conocimiento de Scott, el encargado seleccionó animales de tres razas diferentes para el Discovery. Este error provocaría graves problemas de agresividad entre los perros, mientras que la falta de experiencia de los expedicionarios les llevó a cometer otro error: en vez de formar equipos estables de perros para cada trineo y fomentar así un espíritu de colaboración y de equipo entre los animales, todos los que probaban su suerte como conductores de trineo seleccionaban perros diferentes en cada ocasión. Asimismo, al tratar de ayudar a los perros, bajando de los trineos y tirando de ellos junto a los animales, éstos se malacostumbraron y dejaron que los humanos realizaran todo el trabajo. Armitage desaconsejaba esta práctica y, al final, Scott reconoció que tenía razón. Durante los primeros días en el refugio, los experimentos con perros fueron decepcionantes pero no funestos, así que Scott animó a sus hombres a que siguieran tratando de dominar las técnicas.

Cuando en los años setenta hice planes para cruzar la Antártida y el océano Ártico, tuve que decidir si usaba trineos motorizados, perros o tracción humana. Acudí al equivalente actual de Nansen, el europeo con mayor experiencia en la conducción de trineos con perros: Wally Herbert. «Ni se te ocurra utilizar perros —respondió Herbert—, a menos que tú y tus hombres dispongáis de dos años antes del inicio de la expedición, para entrenar a los animales.»

Con el tiempo, llegaron a cuajar los equipos de trabajo con los veintitrés perros de Scott y algunos de sus hombres desarrollaron una habilidad aceptable como conductores. Los intentos de Scott por dominar las técnicas de la tracción humana también avanzaban a paso lento y con múltiples errores, debidos a la falta de experiencia.

El modelo seguido por Scott era el del explorador polar Fridtjof Nansen, que en Noruega le había aconsejado que reuniera el mejor equipo disponible y había insistido en las ventajas que ofrecían los perros y los esquís. Scott conocía los viajes pioneros que había realizado Nansen en el Ártico, pero no tenía la certeza de que los perros y los esquís se adaptaran a las condiciones desconocidas del continente antartico. El primer viaje de Nansen, que le había hecho famoso, fue la travesía del casquete polar de Groenlandia sin la ayuda de perros. Había utilizado perros para su segundo viaje, una larga travesía del océano Ártico, pero lo había hecho en condiciones distintas a la que encontrarían los hombres de Scott en la Antártida.

Nansen explicaba sin tapujos qué significaba utilizar perros para la exploración polar: «Era de una crueldad innegable para los animales, desde el principio hasta el final —escribió Nansen—. Aún sufro escalofríos al recordar cómo los golpeábamos sin piedad con varillas de fresno, cuando se detenían por el agotamiento... Aún hay momentos en los que me reprocho aquellos instantes.» Sin embargo, Nansen opinaba que «una combinación de caballos y perros podría resultar beneficiosa en la barrera de Ross». El conductor de trineos británico más experto en el uso de los perros en la actualidad es Geoff Somers, cuyo curriculum incluye una travesía de la Antártida de 3.760 millas, realizada en 220 días. Somers ha reflexionado sobre el dilema al que se enfrentaba Scott: «En los últimos años, equipos

sin perros han logrado completar travesías monumentales... Por otra parte, han fracasado algunas expediciones que llevaban perros y otras que no los llevaban... En la época de Scott, las únicas travesías con perros se habían realizado en el hemisferio norte, donde los perros corrían en su entorno natural, en el que abundaba la comida y la temporada para los desplazamientos en trineo duraba más».

La opinión de Scott respecto a los esquís y las raquetas de nieve era que había que llevarlos y probarlos sobre el terreno. Era partidario de utilizarlos cuando resultaran útiles, y en caso contrario, prescindir de ellos. Antes de que el Discovery zarpara de Londres, Scott, cuya experiencia con la nieve se limitaba a las peleas de bolas de nieve con sus hermanas, tuvo que decidir qué hacer respecto a los esquís. En el año 1901, los esquís eran voluminosos y pesados, con un peso aproximado de diez kilos por par y una longitud de dos metros diez. Diez años después de la expedición del Discovery, los esquís eran algo tan ajeno para la población británica que el autor Herbert Ponting, en su popular libro sobre Scott, tuvo que explicar qué eran. Nansen le había dicho al explorador que los esquís eran, con diferencia, la mejor opción para avanzar sobre la nieve y Scott no necesitaba leer los relatos de Nansen para apreciar el valor de sus palabras. Sin embargo, Scott estaba destinado a comprobar que las opiniones de Nansen eran tan falibles como las de cualquiera de los expedicionarios de la época. Scott tuvo la sensata precaución de consultar a otros expertos en el uso de los esquís antes de zarpar.

El explorador noruego Otto Sverdrup, otro veterano del Ártico, escribió que la exploración polar sin esquís era muy incómoda. El noruego Borchgrevink sólo había utilizado los esquís durante unos kilómetros de su exploración antártica, siempre en zonas costeras, así que su experiencia no resultaba decisiva ni a favor ni en contra de su utilización. Algunos ingleses habían adquirido experiencia con los esquís, entre ellos David Crichton-Somerville, cuyos años en Noruega le habían permitido convertirse en un esquiador veterano y experto. Crichton-Somerville escribió que los esquís eran útiles para trabajos ligeros en nieve polvo, pero advirtió que no los usaría en nieve dura o si tenía que arrastrar cargas pesadas. Por otra parte, el experto británico Martin Conway aseguraba tras unas semanas de

experiencia en Spitsbergen que era capaz de arrastrar toda clase de cargas llevando esquís.

Scott no tardó en comprobar por sí mismo las ventajas que ofrecían los esquís: permitían pasar por zonas de grietas con una mayor seguridad, al distribuir más el peso. Asimismo, un hombre con esquís no se hundía tanto en la nieve polvo y podía avanzar sin cansarse tanto. A pesar de estas ventajas, Scott sabía que los esquís de cinco hombres añadían cincuenta kilos a la carga de un trineo, cuando había que arrastrarlo en subida y no se podía avanzar con los esquís puestos. Además, tenían tendencia a romperse cuando los trineos se volcaban y el peso no permitía llevar esquís de recambio. Considerando los datos, era tentador prescindir de los esquís por completo y así lo hizo Shackleton al cabo de cuatro años, cuando tuvo que dirigir una expedición polar propia.

Al igual que en el caso de los perros, Scott decidió juzgar el valor de los esquís por méritos propios, tras realizar pruebas de carga con los trineos. ¿Le habría servido de algo tomar un curso con expertos escandinavos, antes de zarpar? Aunque hubiera dispuesto del tiempo necesario para tomarlo, es probable que no hubiera servido de mucho.

Durante la década de los sesenta, pasé meses en Noruega y en Baviera aprendiendo la técnica del langlauf con instructores de esquí nórdico, noruegos y alemanes. A continuación pasé cuatro temporadas de invierno en la frontera austriaca, enseñando la técnica a militares escoceses y participando en las carreras de langlauf del ejército. Después dirigí expediciones por los glaciares noruegos con pesados trineos y comprobé lo diferente que era el esquí nórdico al llevar una carga. Al tirar de un trineo pesado, la técnica y la habilidad se convierten en factores superfluos. La gran ventaja de los escandinavos prácticamente desaparece cuando hay que llevar una pesada carga y la elegancia y el deslizamiento se convierten en factores inútiles. Con unas horas de aprendizaje, cualquiera puede aprender la sencilla técnica necesaria para llevar un trineo pesado, con o sin esquís.

Varios meses más tarde, cuando había adquirido una experiencia considerable con los trineos de tracción humana, Scott ofreció una valoración de los esquís. «Últimamente hemos tratado de avanzar con los esquís un par de veces, ya que la nieve está muy blanda y nos hundimos

mucho, pero hemos comprobado que no podemos llevar el mismo peso que si vamos a pie. En general, los esquís no han resultado ser muy útiles. Nos han ahorrado esfuerzos en las contadas ocasiones en las que no hemos tenido que tirar de una carga, pero dudo que el esfuerzo ahorrado compense el peso adicional que suponen en la carga. Además —anotó Scott—, hay que recordar que uno se acostumbra a caminar, incluso en las condiciones más adversas. Al principio cansa avanzar en la nieve, pero no se puede juzgar la capacidad de marcha hasta estar totalmente acostumbrado a la labor».

El factor que Scott sólo aprendería tras muchas horas en la barrera helada, en condiciones variables de viento, nubosidad y temperatura, era lo mucho que afectaban todos estos elementos a la tarea de tirar de un trineo. En cuestión de metros, un avance fácil puede transformarse en una pesadilla, por culpa de un cambio en las condiciones de la nieve y un ascenso o un descenso de la temperatura puede tener el mismo efecto. Alguien que acaba de bendecir sus esquís puede maldecirlos al cabo de un instante, o decidir quitárselos y llevarlos en el trineo. Cuando Nansen aconsejó a Scott que llevara esquís, ni él ni los artesanos que fabricaban las tablas informaron a Scott y a Armitage que necesitarían pieles de foca y cera para que los esquís tuvieran tracción en subida. Scott y sus hombres se zambulleron de lleno en lo más difícil y se enfrentaron a su primera prueba de fuego en el que debía ser un trayecto sencillo de cien millas en llano, de Hut Point al sur de la isla de Ross, hasta el cabo Crozier, donde habían dejado un mensaje un mes antes desde el mar.

Habían establecido un campamento de invierno y debían regresar al cabo Crozier, para dejar los detalles de su posición para el barco de apoyo. Sería la primera travesía que realizarían tirando de los trineos. Scott estaba fuera de combate por culpa de un esguince en la rodilla sufrido mientras esquiaba, de modo que fue Charles Royds el encargado de dirigir la expedición de cuatro trineos tirados por doce hombres, a los que se unieron en el último instante ocho perros. Aquellos que habían adquirido cierta soltura con los esquís decidieron llevarlos, ante la oposición de aquellos que los veían como un lastre inútil en unos trineos demasiado pesados.

Royds salió con cuatro perros y cinco hombres: los marineros Wild, Vince, Weller, el norteamericano Quartley y el doctor Koettlitz. Entre todos tiraban de dos trineos, al igual que los integrantes del segundo grupo: Barne, Skelton, Plumley, Heald, el joven neozelandés Haré y el corpulento gales Edgar Evans.

Scott salió a despedir a los expedicionarios el 4 de marzo de 1902. «Debo confesar —anotó más adelante Scott en su diario—, que los trineos cargados presentaban un aspecto del que más adelante nos avergonzaríamos, así como de la ropa que llevaban los expedicionarios. Pero nuestra ignorancia en aquel instante era lamentable; no sabíamos qué ingredientes o cantidades de comida había que llevar, no sabíamos usar los hornillos, ni cómo montar las tiendas... Ni siquiera sabíamos qué ropa debíamos llevar. No habíamos probado ni uno de los enseres que llevaba la expedición y a pesar de nuestra ignorancia generalizada, la carencia de un sistema organizado era patente en todos los aspectos.»

Cada día que pasaban en marcha, los aficionados aprendían algún detalle nuevo que les facilitaba la existencia: cómo ajustarse la ropa, o cómo dormir con los calcetines y los guantes cerca del cuerpo para que no se congelaran. El viaje no seguía un trayecto excesivamente complicado, pero se convirtió en un valioso proceso de aprendizaje, para una cuarta parte de los expedicionarios de Scott.

En los meses siguientes, las temperaturas bajarían hasta los —56,5° C, pero a principios de marzo eran de 0o C con muy poco viento y ofrecían condiciones ideales para el aprendizaje. Hacía suficiente frío como para que los novatos empezaran a mentalizarse, pero la temperatura era lo bastante suave como para evitar tragedias durante el proceso de adiestramiento. Muchos padecieron las dolencias habituales en las expediciones de trineos y sufrieron dolorosos calambres cada noche. Además, se averió uno de los hornillos por la falta de una caja protectora, hubo algunos casos de orejas y dedos congelados, y además los expedicionarios durmieron poco y mal, por culpa de unos sacos de dormir demasiado pequeños y del temible rugido de las avalanchas, que descendían por las laderas del monte Erebus.

Tras cuatro días de viaje a través de la nieve polvo, sólo habían logrado avanzar unas veinte millas y Royds calculó que las provisiones no les

alcanzarían. Tomó la sensata decisión de dividir el grupo en dos equipos: Skelton, Koettlitz, él mismo y un trineo, seguirían la marcha y todos los demás regresarían a la base bajo la dirección de Michael Barne. Royds sugirió a Barne que condujera el grupo por la misma ruta que habían recorrido en la ida, en vez de explorar cualquier atajo aparente.

Dos días más tarde, el 11 de marzo de 1902, los nueve hombres y ocho perros del grupo de Barne estaban acampados en la Gran Barrera helada, bajo el promontorio fácilmente reconocible de Castle Rock —el peñasco del castillo—, algunos kilómetros al norte de la bahía. Barne vislumbró una ladera poco inclinada que llevaba hasta la cresta que les separaba del campamento base. Había buena visibilidad y sabía que bastaba con seguir la cresta hacia el sur, hasta reconocer el cerro del Cráter, que dominaba la ladera que descendía hasta la bahía y el barco. La tarea no habría tenido mayor complicación en condiciones favorables de visibilidad, pero por desgracia, cuando los hombres de Barne llegaron a la cresta el tiempo empeoró sobremanera y la ventisca les impidió ver el camino a seguir.

En aquellas condiciones, Michael Barne cometió un error fatal: en vez de detenerse con sus ocho compañeros y esperar en las tiendas de campaña hasta que mejorara la visibilidad, decidió seguir la cresta durante las cuatro millas escasas que les separaba de la base, para luego descender por la ladera y ponerse a resguardo. Dejaron el material más pesado, incluido el trineo y las tiendas, con la intención de regresar a buscarlo cuando amainara el tiempo. Esperaba estar calentito en el Discovery al cabo de una hora. De haberles sonreído la suerte, el plan de Barne podría haber funcionado. Dejaron el material y todos emprendieron la marcha en sus botas de esquí, excepto el joven Clarence Haré y el jovial George Vince, oriundo de Dorset; las botas de ambos hombres se habían congelado tanto durante la noche que tuvieron que salir con las gruesas botas finnesko de noche, de fieltro. Los nueve hombres y sus perros avanzaban por la penumbra, completamente ajenos a los acantilados de hielo que se precipitaban hacia el mar por debajo de ellos. Ninguno de los expedicionarios llevaba botas cramponadas y a medida que la pendiente se inclinaba más, empezaron a resbalar, especialmente Haré y Vince con sus suaves botas finnesko.

De pronto, Haré desapareció por la ladera sin dejar rastro y Barne ordenó a los demás que se espaciaran, para que Haré les encontrara con mayor facilidad cuando subiera de nuevo. A continuación Evans también resbaló y desapareció, seguido por Barne y por el norteamericano Quartley Un saliente de nieve acumulada detuvo su caída y cuando la niebla despejó durante unos instantes, pudieron comprobar con horror que se encontraban a pocos metros de un enorme acantilado. Frank Wild había introducido clavos en las suelas de sus botas, así que tenía un poco más de movilidad que los demás. Al comprobar que los expedicionarios desaparecidos no daban señales de vida, Wild reunió a los demás hombres, cuya temperatura corporal empezaba a bajar a niveles preocupantes, y les condujo en la dirección en la que suponía que encontrarían la base. La pendiente se inclinó de forma dramática y los cinco hombres resbalaron en el hielo y se precipitaron por la ladera. Wild y tres más lograron clavar las botas en un saliente de nieve, en el mismo borde del acantilado, pero los finnesko de George Vince no le dieron tracción y siguió deslizándose hasta despeñarse por el abismo.

Los cuatro supervivientes, aterrados, procuraron aferrarse a la ladera con los cuchillos y lentamente emprendieron la subida hacia la cresta. Finalmente alcanzaron la meseta rocosa que llevaba hasta el cerro del Cráter y el camino de regreso al barco. Jamás encontraron el cuerpo de George Vince y aún puede verse la cruz que erigió Scott en su memoria, en la cima de Hut Point. Haré logró salvar la vida milagrosamente. Tras caer dando tumbos, acabó tendido sin sentido en un risco nevado y, al cabo de cuarenta y ocho horas, llegó al barco con una gran sonrisa y sin haber sufrido el menor síntoma de congelación. «Gracias a Dios, uno de los muchachos ha regresado», exclamó Scott con alegría al verle.

La ventisca que había provocado esta tragedia también estuvo a punto de segar la vida de Charles Royds, Koettlitz y Skelton, que descendían por los acantilados del cabo Crozier para dejar un mensaje en el punto acordado, cuando la visibilidad se redujo a cero y casi les impidió regresar a su campamento. De todos modos les quedaba poca comida y tras dos intentos fallidos más de dejar el mensaje, con cuerdas y botas cramponadas, Royds decidió regresar al barco aunque los demás querían seguir

insistiendo con el mensaje. Durante el retorno, la temperatura descendió hasta —41° C, pero lograron llegar tras cuatro días de marcha. Sobrevivieron todos los perros excepto uno, que se había despeñado con Vince. Todos habían aprendido mucho de aquella experiencia.

Scott prestó mucha atención a los informes sobre el equipo, que le entregaban Royds y los demás, y no tardó en ordenar una serie de cambios y ajustes. Le alentaba la noticia de que Haré había logrado sobrevivir a la intemperie durante cuarenta y ocho horas, equipado con su ropa de trineo y sus botas finnesko. Sin embargo, Scott estaba preocupado por los pobres resultados ofrecidos por el saco de dormir de pieles, utilizado por el equipo de Skelton; cuando lo empezaron a utilizar pesaba 20 kilos, pero al cabo de veinte días pesaba 35 kilos, por culpa del peso acumulado del sudor congelado.

Tras la muerte de Vince, los cuarenta y seis hombres restantes se enfrentaban a la dura perspectiva de pasar el invierno en un lugar de lo más inhóspito. Es probable que el ambiente a bordo del Discovery fuera tan lúgubre como la noche polar de cinco meses que acababa de empezar.

7

El primer invierno

El domingo después del fallecimiento de George Vince, celebraron un servicio religioso en su memoria a bordo del Discovery y los himnos entonados por cuarenta y seis hombres sonaron entre el monte Erebus y el mar congelado. Scott recordó a los presentes que se acercaba el invierno y que nadie había pasado una temporada invernal tan al sur, así que no podían predecir las condiciones. Sin embargo, todos sabían que Hut Point no toleraba los errores humanos: a veces bastaba con alejarse cien metros del barco o del campamento base, para quedar aislado por una ventisca impenetrable. Scott avisó a todos que no confiaran nunca en que unas condiciones aparentemente favorables fueran a durar. Koettlitz les explicó los peligros de la congelación y Scott anunció que realizarían una última excursión antes de que el invierno impidiera más desplazamientos. Querían instalar más depósitos de provisiones en el sur y, de paso, adquirir más experiencia con los perros y los trineos.

Scott ya se había recuperado del esguince en su rodilla, de modo que partió el 1 de abril de 1902 con Albert Armitage, Edward Wilson, Reginald Koettlitz, ocho marineros y dieciocho perros. La temperatura rondaba los —40° C. Los perros lograron avanzar veintitrés millas el primer día, pero el segundo se toparon con viento de cara y cuarenta y cuatro grados bajo cero, con lo que sólo avanzaron diez millas. El frío extremo había convertido a la

superficie helada en una lija y los perros sufrían cortes en las patas. Con los dedos congelados, se tardaba horas en realizar incluso las tareas más sencillas en el campamento. Las pestañas se congelaban e impedían abrir los ojos. Abandonaron los intentos de tirar de los trineos por separado y se decidieron por poner a todos los hombres y a todos los perros para tirar de un tren formado por todos los trineos. Los hombres solían llevar su bastón de esquí individual, que permitía evitar los dedos congelados que se producen al levantar las manos para llevar dos bastones, aunque no ofrecía tanta tracción como los bastones dobles.

Después de pasar tres días y sus noches en el purgatorio, Scott decidió que si intentaban realizar una travesía Antártica en invierno, los hombres y los perros sufrirían lesiones o algo peor. Tras dejar una tonelada de provisiones a unas doce millas del barco, para futuras salidas por la Gran Barrera helada, Scott emprendió el camino de regreso. Con los trineos más ligeros y sabiendo que se dirigían a casa, los perros recorrieron el camino de regreso en seis horas. Era la primera experiencia como conductores de trineo de los ocho marineros y debieron pasarlo muy mal. Incluso para expedicionarios veteranos de la Antártida con equipos modernos, las rutas en trineo son una pesadilla en el mes de abril.

«Todo estaba mal», escribió Scott de aquella y de otras salidas anteriores al invierno. Sin embargo, cuando años más tarde escribió un libro sobre sus experiencias con el Discovery, Scott se percató de lo valiosas que habían sido aquellas primeras salidas. «Si logramos finalmente realizar largos trayectos en trineo, se debió en gran medida a los errores cometidos y a la experiencia adquirida durante aquellos primeros intentos, así como al hecho de que nos tomábamos el aprendizaje en serio.»

Antes de poder dedicar más atención a las técnicas de desplazamiento en trineo, Scott debía concentrarse en la apremiante tarea de organizar la vida a bordo del Discovery, para que una cincuentena de hombres pudieran convivir en unas condiciones de hacinamiento que en circunstancias normales serían insoportables. Los únicos precedentes a los que podía recurrir Scott eran los del Bélgica, del explorador De Gerlache, que pasó un invierno atrapado en la masa de hielo flotante, y los diez tripulantes del Southern Cross que invernaron en un refugio en el cabo Adare, 370 millas

más al norte que el Discovery. En ambos casos, se habían visto inmersos en un atolladero de riñas y discrepancias, con brotes de locura, odios exacerbados y casos de escorbuto. Scott estaba decidido a evitar un panorama similar en el Discovery, a pesar de que tenía una tripulación cuatro veces más numerosa que la del Southern Cross, con el consiguiente aumento del riesgo potencial.

Scott sabía que el sistema de la Armada para evitar toda clase de problemas era sencillo: establecer una serie de normas básicas de obligado cumplimiento. Sin embargo, en la vida civil a nadie le gusta la rigidez de las reglas militares, así que Scott tuvo el tino suficiente para rebajar las normas de la Armada británica hasta un mínimo que le permitiera controlar a su variada tripulación.

La base del sistema disciplinario de Scott era el tradicional sistema jerárquico militar de tres niveles: oficiales, suboficiales y marinería. Cada grupo vivía en sus propias dependencias y utilizaba sus propios comedores. Los expedicionarios no navales, como los científicos, recibían trato de oficiales. Los once «oficiales» comían y convivían en una sala revestida de paneles de madera que medía diez metros de larga, con una mesa en el centro y un piano algo defectuoso en un extremo. Siempre que sus dedos no estuvieran congelados, Charles Royds, el único que sabía tocar el piano con cierta soltura, interpretaba algunas melodías tras la cena. Cada oficial disponía de un pequeño camarote y el de Scott era el más grande, aunque también el más frío. Acostumbraban a jugar al ajedrez, y las partidas generaban acaloradas disputas. Hodgson comentó que el capitán odiaba perder, tanto en el ajedrez como en el fútbol o la conducción de trineos. Scott tenía un carácter extremadamente competitivo y de no ser así, no habría sido un buen director de expedición.

Las dependencias más cálidas se encontraban encima de la bodega principal, en la cubierta en la que instalaba la marinería sus hamacas para dormir.

Al igual que los demás capitanes navales de su época, Scott sentía una profunda aprensión por el escorbuto. En el año 1902 no se conocía una cura efectiva para la enfermedad, aunque se utilizaban varios métodos preventivos cuya eficacia no estaba demostrada. Una de las precauciones

principales era el consumo de carne fresca y Scott aún contaba con un buen suministro de cordero de Nueva Zelanda. Además, enviaba a los equipos de caza en busca de focas y pingüinos, ya que la tripulación entera podía alimentarse durante dos días con la carne de una sola foca. Sin embargo, Scott sospechaba que las focas desaparecerían cuando se congelara todo el mar que les rodeaba y ordenó que cazaran todos los ejemplares posibles, antes de la llegada del invierno.

Scott sabía que el sol desaparecería por completo durante cuatro meses, a partir del mes de abril y sentía cierta preocupación por las historias de anemia polar que había escuchado tras el caso del Bélgica. Los médicos no hablaban aún del «desorden afectivo estacional», el SAD, pero muchos creían que la carencia prolongada de luz podía provocar síntomas de depresión, agresividad e incluso locura. Entre las provisiones estibadas en el Discovery, Scott había incluido una gran cantidad de velas, casi siete mil litros de queroseno para las linternas y un novedoso molino de viento, que generaba corriente eléctrica y servía para iluminar el barco. El Fram, patroneado por Nansen, había obtenido cierto éxito utilizando un sistema parecido en el Ártico, mientras que Drygalski llevaba una versión alemana del sistema en su Gauss. El jefe de máquinas Reginald Skelton era un bondadoso gruñón que se entretenía armando los numerosos inventos de Scott, pero se quejó amargamente del tiempo que dedicaban sus maquinistas al mantenimiento del complicado molino.

El 23 de abril de 1902, el sol se ocultó tras el horizonte para no reaparecer durante 123 días. Como era de esperar, los ánimos decayeron entre la tripulación. Cuando el 2 de mayo una tormenta destrozó el molino de Scott, el alivio de Skelton se vio empañado por su reconocimiento de que la luz eléctrica había ofrecido un alivio muy apreciado por todos los expedicionarios. «Los hombres no se ennoblecen cuando conviven en condiciones de aislamiento», anotó Wilson.

Scott no podía recurrir a manuales de psicología que explicaran cómo enfrentarse a aquellas condiciones, porque aún no se había escrito nada al respecto. El sistema utilizado por la Armada para mantener el control del capitán sobre los ánimos a bordo consistía en alentar contactos directos y constantes entre oficiales, suboficiales y marinería. El primer oficial por

debajo de Scott era Albert Armitage, pero su papel era exclusivamente el de práctico para los mares helados, así que el oficial Charles Royds servía de enlace entre el capitán y su tripulación. Royds mantenía a los hombres controlados con una mezcla de sensibilidad y firmeza; era un disciplinario, pero pasaba muchas horas en las dependencias de la marinería, hablando con los tripulantes. Asimismo, Michael Barne y Ernest Shackleton también sabían que surgirían tensiones y esperaban que al mantener un contacto permanente con los marineros, serian capaces de detectarlas y desactivarlas.

Los biógrafos del siglo XX han vilipendiado a Scott, por utilizar la disciplina de la Armada en sus expediciones de carácter civil. Louis Bernacchi estaba en una posición inmejorable para juzgar los méritos de los diferentes sistemas disciplinarios; conoció los métodos de Scott durante los dos inviernos que pasó a bordo del Discovery, pero también había pasado un invierno desastroso a bordo del Southern Cross en el cabo Adare, con una tripulación que no era de la Armada. Bernacchi era un científico australiano de actitud crítica y sin vínculo alguno con la Armada británica, que ofrecía una visión directa y sincera de lo que presenciaba. Al referirse a las formalidades impuestas por Scott a la hora de la cena, comentó que «ayudaban a mantener un ambiente de educada tolerancia que raramente se ha visto en una expedición polar». Bernacchi también comentó que la tradición naval «mejoraba sobremanera» los aspectos cotidianos de la vida a bordo.

En la inmensa mayoría de los casos, bastaba para mantener la disciplina con la fama de irascible de Scott y su capacidad de impartir un rapapolvo verbal en público, ya fuera al teniente de navio Charles Royds o al maquinista más humilde.

El refugio se encontraba a menos de doscientos metros del barco y habían instalado un cable guía en gran parte del trayecto que los unía. Sin embargo, aún corrían el peligro de desorientarse y una noche, Bernacchi y Skelton salieron del refugio y no pudieron encontrar el cable guía, que estaba tumbado por el viento. Se perdieron durante una hora y media y nadie escuchó sus gritos, a pesar de que se encontraban a escasos metros. Un grupo que regresaba del refugio les encontró por casualidad, pero habían sufrido graves síntomas de congelación en el rostro y las piernas. El

incidente tuvo lugar en el camino que iba del refugio a la pasarela del barco, un recorrido que conocían de sobra todos los tripulantes. «No se ve nada más que la ventisca —anotó Wilson—, y el estruendo del viento es ensordecedor. Es imposible mantener una conversación, ya que no se oye nada aunque te griten al oído. No conozco nada tan aterrador como aquellas ventiscas.»

Scott se tomaba tan en serio la misión científica del Discovery como la seguridad de sus hombres; incluso inventaba aparatos que facilitaban las labores de investigación, como uno para medir las mareas. «El patrón no deja de idear nuevas teorías y nuevos métodos de observación —anotó Wilson—. Es la persona ideal para ocupar su posición, siempre está repleto de teorías y de inventiva, no deja de pensar.»

El científico que más se exponía a las ventiscas era Louis Bernacchi, cuyas chozas de investigación magnética se encontraban a unos cien metros del refugio principal. Ahí pasaba varias horas al día cuidando delicados mecanismos, incluido uno que medía la carga eléctrica de la atmósfera y un prototipo de sismógrafo. Bernacchi planificaba algunos de sus experimentos para que coincidieran al segundo con estudios simultáneos realizados por las expediciones alemana y sueca, en lo que supuso el primer caso de colaboración científica internacional en la Antártida.

Los científicos, los oficiales y un selecto grupo de ayudantes se mantenían ocupados durante el invierno con las tareas de investigación, mientras que los maquinistas tenían que ocuparse con las labores de mantenimiento. No obstante, muchos de los hombres pasaban largas temporadas de inactividad que preocupaban a Scott, ya que sabía que podían generar desasosiego. Scott pidió a Shackleton que organizara una publicación, The South Polar Times, a la que todos podían contribuir con artículos, ilustraciones, viñetas cómicas, comentarios, o concursos. La publicación resultó ser todo un éxito.

Los diarios personales permitían a los expedicionarios desahogar sus sentimientos más íntimos y servían para desquitarse de pequeños agravios, antipatías y envidias. En todas las expediciones, los diarios tienden a criticar a la persona con una mayor responsabilidad, al jefe. En la expedición del Discovery, cada gesto que realizaba Scott, cada una de sus

acciones y reacciones, de sus comentarios, se plasmaban de inmediato en hasta una docena de diarios. Se le adjudicaba la culpa de todo lo que fallaba, o se percibía como un fallo. La falta o rotura de cualquier elemento se debía a la ineficacia de Scott. Algunos de los que escribían diarios procuraban ofrecer una visión equilibrada y atemperada, pero otros se limitaban a desahogarse.

Scott trataba de mantener un programa ligero de actividades tradicionales navales, para que nadie cayera en la holgazanería o en la falta de higiene por culpa de las tensiones del invierno polar. Cada domingo, los hombres se cambiaban la ropa de todos los días y se ponían uniforme para pasar revista. Scott había encargado un toldo de lona que cubría gran parte de la cubierta y que ofrecía un buen lugar para pasar revista y celebrar el servicio religioso dominical. El toldo ofrecía una buena protección del viento y de la ventisca. Scott, Royds y Skelton inspeccionaban primero las dependencias de los marineros y a continuación pasaban revista a los hombres, a la luz de una linterna que sostenía el contramaestre Thomas Feather.

A continuación redoblaba la campana del barco y celebraban el servicio religioso, aunque la asistencia era voluntaria. Si el piano estaba funcionando, Royds lo tocaba para que todos cantaran reconfortantes himnos, como el himno de la marina Eternal father —«Padre Eterno». «No somos ángeles —escribió Frank Plumley de los servicios religiosos semanales—, pero creo que la mayoría los disfrutamos.»

En una ocasión durante el mes de agosto, Scott pasó más de una hora inspeccionando las dependencias, mientras los hombres esperaban en cubierta, lo cual no sentó nada bien a algunos. «Nos tratan como niños», escribió el irascible carpintero escocés James Duncan. Sin embargo, aquello parece haberse tratado de un desliz inusitado por parte de Scott, ya que nunca hubo más quejas por esperas de ese tipo. Frank Wild era un oficial de la marina mercante, que opinaba que la revista dominical era «un poco superflua, dadas las circunstancias». Aunque otro marinero comentó que «a él le mantienen contento y a nosotros no nos molesta».

La temporada de oscuridad fue pasando lentamente y el 22 de junio de 1902, sesenta días después de la puesta del sol, organizaron una celebración

especial del ecuador del invierno. Todos los hombres recibieron un regalo y una felicitación, tras un almuerzo navideño a base de pavo y un pudín de Navidad con una generosa ración de brandy. «El capitán mostró toda la emoción que permite la dignidad de su cargo», comentó Hodgson.

Duncan llevaba algún tiempo lamentándose de la falta de entretenimiento, así que construyó un escenario en el refugio principal, en el que representaron la primera obra de Charles Royds, Ticket of Leave, con Frank Wild en el papel protagonista masculino y dos marineros como primeras damas de la compañía. El espectáculo tuvo tanto éxito que Royds empezó a preparar otra obra enseguida.

Poco después de la inyección de ánimos que supuso la celebración del ecuador del invierno, llegó el nadir de una semana sin luna y con una sucesión de ventiscas. Clarence Haré, el tripulante más joven, anotó en su diario que hubo más peleas y discusiones que de costumbre y que algunos miembros de la tripulación se comportaban de un modo desagradable, pero se mostraba comprensivo: «Estas pequeñas dificultades son de esperar —comentó Haré—. No ha habido expedición que se haya librado de ellas».

A principios de junio, Scott indicó a todos que se prepararan para empezar las pruebas de conducción de trineo en cuanto llegara la primera penumbra. No reveló los detalles de las salidas previstas, ni la composición y destino de los distintos equipos, y la incertidumbre generada contribuyó a que todos se mantuvieran alerta y en forma. Algunos habían ganado sus galones el otoño anterior y esperaban formar parte de uno de los equipos de trineo. La actuación firme de Frank Wild el día que murió Vince, por ejemplo, había contribuido a salvar la vida de otros hombres. Al cabo de quince años, Wild se convertiría en el hombre de confianza de Shackleton, quien a su vez adquirió experiencia polar cuando Scott le seleccionó como conductor de trineo.

Scott vio que había tres hombres que destacaban por su fuerza, su ecuanimidad y su capacidad de realizar arreglos en el material, o incluso de construir material nuevo si fallaba algo. Estos hombres eran Edgar Evans, William Lashly y Tom Crean. A finales de junio, Wilson creyó que la hinchazón en las piernas de Crean era el primer síntoma de un caso de escorbuto. Afortunadamente, al cabo de un mes la hinchazón había

desaparecido y el médico pudo descartar el escorbuto. Dos meses más tarde, una serie de inspecciones exhaustivas realizadas por ambos médicos revelaron que no había ocurrido un solo caso de escorbuto o deficiencia de vitamina C a bordo del Discovery, así que la alimentación rica en carne de foca parece haberles protegido de la enfermedad que había afligido a la tripulación del Bélgica.

Gracias a la información detallada que ofrecieron Royds y los demás expedicionarios que habían padecido las deficiencias del material en las salidas a trineo del otoño, Scott sabía con precisión qué cambios había que realizar. Con dos meses por delante con una luz tenue pero que aumentaba de forma progresiva, Crean y compañía se pusieron manos a la obra. Diseñaron y fabricaron arreos para los perros, reforzaron las tiendas de campaña, fabricaron sacos de dormir de pieles más amplios y cómodos, armaron los trineos y añadieron acero niquelado en los patines, remendaron los costales para la comida y construyeron cajas para transportar galletas y demás provisiones sin que se rompieran. En algún momento, hasta veinte hombres se dedicaban a los preparativos de los trineos, especialmente a coser pieles de lobo y de reno con las habilidades adquiridas a base de reparar velas.

Terminaron todas las labores previstas a tiempo para las primeras pruebas de la primavera, pero al igual que lo haría más adelante su rival noruego Amundsen, las ganas de empezar las pruebas cuanto antes habían llevado a Scott a subestimar la dureza de las condiciones primaverales. La primera salida que realizaron, así como lo mal que lo pasaron, fue una desagradable sorpresa para Scott y sus hombres.

Algunas voces críticas (entre ellas la del propio Scott en su diario) han asegurado que deberían haber empezado las pruebas con los trineos antes, incluso aprovechando los días con luna para salir a practicar, en vez de jugar al fútbol. El único con permiso para salir en las condiciones más extremas era Bernacchi, cuyo programa científico en los refugios con material magnético requería un seguimiento constante. En muchas ocasiones, para llegar de regreso tenía que recorrer el trayecto entero a gatas, sin soltar la línea de vida que llevaba al barco. Llegó a tener una actitud displicente al respecto y escribió que algunas de las pruebas con los

trineos podrían haber empezado antes, pero es probable que eso hubiera causado bajas entre los perros y casos graves de congelación entre los hombres. La decisión de Scott de iniciar las pruebas a finales de agosto sin duda fue acertada.

Las primeras salidas, que sirvieron para comprobar un nuevo sistema de arreos para los perros, llevaron a Scott y a seis de sus hombres a explorar parte del litoral de la isla de Ross, el 2 de septiembre. La impresión general que Scott se había llevado de las primeras tentativas, antes de la muerte de Vince, era que tirar de trineos pesados por la barrera helada era muy difícil, especialmente con mal tiempo. Sin embargo, también había decidido que la presencia de los perros facilitaba un poco las travesías. A pesar de la leyenda que se ha generado al respecto, Scott no tenía una especial preferencia por la tracción humana para tirar de los trineos, así que se concentró en las pruebas con los perros, con la esperanza de que el método les facilitara las travesías que les esperaban. Quería organizar la salida más importante para mediados de octubre, cuando tratarían de llegar lo más al sur que les permitiera el terreno y los víveres.

La leyenda de que Scott se empecinaba en la superioridad de la tracción humana dista mucho de la realidad. No dejaba de buscar nuevas soluciones para los problemas y obstáculos que se le presentaban; a veces, si la solución no surgía, se la inventaba. Tratar de orientarse en medio de una ventisca es una tarea difícil y desalentadora, ante la ausencia total de puntos de referencia objetivos. Scott decidió atar un hilo de lana a una varilla de bambú, para guiarse con la dirección del viento.

En la región polar antártica, las desviaciones magnéticas eran tan confusas que los compases normales eran prácticamente inútiles, o por lo menos muy poco prácticos. Scott desarrolló un sistema de navegación basado en un pequeño reloj solar de madera con dos diales, uno que marcaba los puntos del compás y otro subdividido en intervalos de media hora. Cualquiera que entendiera los principios de la navegación sería capaz de usar aquel pequeño artilugio. También desarrolló un sistema más complejo que le permitía detectar los cambios diarios en la declinación del sol, para calcular su latitud cuando no hubiera accidentes geográficos a la vista. Se inventó una red de arrastre de gran resistencia, ya que todas las

redes que llevaba el Discovery se habían roto, además de un ingenioso sistema para medir las mareas. Se inventó un sistema para impedir la congelación en el rostro al desplazarse en dirección contraria al viento: una capucha con un embudo delantero que llevaba un alambre de cobre en la orilla, lo bastante dúctil para torcerlo a voluntad y adaptarlo a la forma necesaria, pero lo bastante rígido como para mantener esa forma. Los científicos que viajan a la Antártida en la actualidad aún utilizan el sistema de embudo y alambre. Según Cherry-Garrard, Scott también diseñó unos patines para trineo más anchos por delante que por detrás, que permitían avanzar con menos fricción. Scott fue el primero en instalar una línea de teléfono en la Antártida, de Hut Point al cabo Evans.

El capitán Scott acostumbraba a observar a sus hombres y a anotar en privado las impresiones sobre su rendimiento, que podían ser muy críticas o muy elogios. No tardaba en superar y olvidar los fallos, a diferencia de otros jefes de expedición como Amundsen y, al cabo de unos años, Shackleton. Un hombre que hubiera caído en desgracia un día, podía resarcirse el día siguiente. Un historial médico defectuoso no preocupaba mucho a Scott, si el enfermo había logrado recuperarse y llevar a cabo alguna hazaña con el trineo. Es posible que este carácter de Scott se debiera a su propia experiencia de niño enfermizo. Wilson le había caído bien desde su primer encuentro en Londres y había prestado oídos sordos a todos los que le aconsejaron que no llevara a alguien que había padecido tuberculosis. Scott había pensado primero en Michael Barne para el gran trayecto en trineo hacia el sur, pero cuando Barne se lastimó los dedos durante el primer intento primaveral de instalar un depósito de provisiones en el Risco, tuvo que cambiar de idea. Durante el invierno, Scott había llegado a confiar en Wilson y a admirarle, hasta tal punto que pasó por alto su historial de tuberculosis y le eligió para el trayecto hacia el sur.

Como seguidor de Nansen, que realizó sus célebres exploraciones del polo Norte con un solo acompañante, Scott decidió armar un equipo lo más reducido posible. Sin embargo, Wilson le convenció de que había que llevar a una tercera persona, porque si sólo viajaban dos, una lesión resultaría desastrosa. Scott aceptó los argumentos de Wilson y eligió a Ernest Shackleton, en quien había llegado a confiar por sus evidentes aptitudes.

Asimismo, Shackleton era de complexión robusta y tenía un físico ideal para tirar de un trineo, además de ser un buen amigo de Wilson.

Algunos biógrafos que no han participado jamás en una expedición polar han afirmado que Shackleton había dado señas de rivalidad hacia Scott, pero de haber sido eso cierto, el capitán no le habría seleccionado para participar en la salida hacia al sur. Ante todo, Scott valoraba la aptitud y la competencia; había seleccionado a Shackleton para las pruebas con los trineos desde el primer instante y le había pedido que editara el South Polar Times, algo que no habría hecho en una comunidad tan reducida de haber visto a Shackleton como un rival.

Al seleccionar los miembros de mis expediciones polares, me decanto por personas que muestren confianza y aptitud, que no digan amén a todo pero que tampoco cuestionen mi liderazgo. En los años siguientes, Shackleton estaba destinado a convertirse en un rival de Scott, pero aún faltaba mucho para que eso sucediera. Dos personas de fuerte carácter que persigan un mismo objetivo siempre acabarán por convertirse en rivales y las habladurías no dudarán en inventarse una animosidad entre ambos. En el caso de Scott y Shackleton, esta leyenda ha durado años. Pero a pesar del valor dramático del encono y la rivalidad cerril, los hechos documentados no parecen demostrar su existencia.

Shackleton estaba encantado de que Scott le invitara a ser el tercer expedicionario de la gran travesía hacia el sur. Si él o cualquiera de los demás pensaba que Scott reservaría las posiciones más codiciadas para sus compañeros de la Armada, les sorprendió comprobar que elegía a un civil, Wilson, y a un oficial de la marina mercante, Shackleton.

El plan de Scott era sencillo: los tres hombres saldrían a mediados de octubre con los veintidós perros. Durante las semanas anteriores a la salida, Shackleton entrenaría y aprendería a entrenar a los equipos; no sería tarea fácil, pero contaría con la ayuda de Armitage. A fin de conservar las fuerzas de los perros para la salida, Michael Barne dirigiría una salida con hombres tirando de los trineos, para dejar provisiones en el depósito del Risco y en la latitud 79° 30' sur. Para llegar hasta el polo, que se encontraba en los 90° de latitud, tendrían que realizar un viaje de ida y vuelta de 1.480 millas, que podrían lograr si se encontraban con una superficie de hielo practicable

durante todo el trayecto. Necesitarían mantener un ritmo medio de dieciséis millas por día durante cien días y sabían que Nansen había logrado ese promedio, durante su travesía de Groenlandia. Scott no mencionó la posibilidad de alcanzar el polo durante esta salida, pero Wilson mostró un mayor entusiasmo. «Nos dirigiremos al sur en línea recta por la barrera, hasta alcanzar el polo de ser posible, o hasta descubrir una nueva masa terrestre», escribió.

Cuando salió el sol sobre la base, a principios de septiembre, salieron grupos de cazadores para reabastecer al Discovery de carne fresca de foca. Asimismo, empezaron a realizar pruebas con cuatro trineos y dieciséis perros, en la superficie congelada del mar. Los resultados confirmaron que era mejor enganchar todos los perros juntos a los trineos en caravana, que poner cuatro perros en cada trineo. Así se evitaba que se formaran grupos y peleas entre los perros.

Tras un trayecto de treinta y siete millas que les llevó por la orilla del mar congelado al norte de la base, el grupo de Scott regresó con la satisfacción del buen rendimiento ofrecido por los perros de Shackleton y por los cuentakilómetros caseros fabricados por Skelton, con ruedas de bicicleta. Sin embargo, otras salidas fallaron por culpa de descuidos y errores elementales, como un saco de dormir que se llevaba el viento, o una tienda de campaña sin fijar. Scott se lamentó de no haber aprovechado los largos meses de oscuridad invernal para practicar los aspectos básicos de la acampada, en las inmediaciones del barco. Sin embargo, es fácil criticar a posteriori y en mi experiencia, las pruebas realizadas cerca del barco durante el invierno antartico no se parecen mucho a la realidad posterior y, además, pueden provocar una falsa sensación de seguridad entre los expedicionarios. Los hombres de Scott seguían cometiendo algún error, pero habían superado por mucho su rendimiento del otoño anterior.

El 11 de septiembre, Armitage salió con cinco hombres para buscar una ruta hacia el polo Sur magnético. La localización del polo magnético era una misión capital, que permitiría actualizar los mapas magnéticos del hemisferio sur y mejorar las condiciones para la navegación marítima. Y si además lograban localizarlo antes que Drygalski, tanto mejor. Armitage era el viajero polar con más experiencia a bordo del Discovery y su

escepticismo respecto a la utilidad de los esquís en los viajes con trineo era notorio, así que muchos se extrañaron al ver salir de la base a sus hombres, con los esquís puestos y bastón en las manos. «Tengo serias dudas respecto a la utilidad de esta innovación», anotó Scott en su diario.

Armitage llevó a sus hombres por una ruta zigzagueante por el litoral, hasta el brazo al que habían llamado New Harbour, puerto nuevo. Ahí descubrió el inicio de una prometedora ruta hacia el interior, al final de un gran glaciar que bautizó en honor de Ferrar. Sin embargo, una ventisca les obligó a detenerse, ya que los intentos de realizar pequeñas salidas de reconocimiento a pie se volvieron muy peligrosos, por la falta de visibilidad y la fuerza del viento. Para colmo, Ferrar y Heald enfermaron con síntomas de escorbuto. Sabía que tenían que regresar a la base enseguida para evitar que los demás expedicionarios sucumbieran a la enfermedad. Cuando llegaron al Discovery, Wilson confirmó que todos los miembros del equipo de Armitage mostraban síntomas de la temida enfermedad.

«¿Cómo es posible? —se preguntó Royds con asombro—, teniendo en cuenta las grandes cantidades de carne fresca que han consumido todos durante el invierno»... Scott había salido en otro viaje de aprovisionamiento, de modo que Royds, Wilson y Armitage decidieron aumentar la ración diaria de carne enseguida. También realizaron una nueva comprobación de las raciones disponibles de zumo de lima, de mermelada, de fruta envasada, de patatas y demás verduras. Aumentaron la frecuencia de las salidas de caza, pero Armitage sabía que muchos hombres no se comían la carne de foca por su sabor rancio. Esto se debía a la dejadez del cocinero Henry Brett, que no quitaba toda la grasa de la carne. Armitage se encaró con Brett y le avisó que de ahí en adelante, su sueldo dependería de la calidad de la comida que preparara.

Scott, Shackleton y el contramaestre Thomas Feather regresaron al barco el 4 de octubre, tras una salida alentadora con dieciséis perros. Habían dejado víveres suficientes para tres hombres y dieciocho perros durante seis semanas, en el depósito del risco. A pesar de un accidente en la grieta de un glaciar, que pudo haberle costado la vida a Feather, habían recorrido las sesenta y siete millas del camino de regreso en sólo tres días. Scott estaba complacido con el rendimiento de los perros y no tenía nada

que objetar al de Shackleton, con quien había realizado más salidas en trineo que nadie.

«Ninguno de ellos había sufrido daño alguno —escribió Wilson al regreso de los expedicionarios—, excepto Shackleton, que tiene algunas ampollas en los dedos por culpa de la congelación y parece estar muy cansado. Ha perdido algunos kilos y tiene un aspecto más flaco.»

Scott no se alteró mucho al recibir la noticia del escorbuto y elogió a Armitage, por las medidas que había tomado para evitar males mayores. Sin embargo, el incidente había afectado mucho a sus planes para el viaje hacia el sur, que contaban con una salida a mediados de octubre. Ahora habría que esperar un mes, para comprobar que ningún miembro de su grupo mostrara síntomas de escorbuto. En vez de los cien días que quería para el viaje al sur, ya sólo contarían con diez semanas. El tiempo no les permitiría llegar a los 90° del polo Sur, pero quizá alcanzarían los 85° y podrían explorar una buena cantidad de terreno desconocido.

El cambio de programa demostró lo acertada que era la política de Scott de no revelar muchos detalles de sus planes a la tripulación, ya que en la Antártida, incluso los planes más cuidados podían sufrir cambios inesperados. El profesor Drygalski ya había advertido a Scott que las teorías desarrolladas en Londres no servían de mucho en la Antártida.

Mientras los intentos de mantener a raya el escorbuto seguían a bordo del Discovery, con cambios para mejorar la higiene, la humedad y la ventilación, Charles Royds salió con un equipo el 4 de octubre, rumbo al cabo Crozier. Ahí logró por fin actualizar el mensaje para el buque de apoyo, con los últimos planes de los expedicionarios. Una ventisca les obligó a refugiarse en las tiendas durante cinco días, mientras el termómetro marcaba cincuenta grados bajo cero. Desde un acantilado cercano al cabo Crozier, Skelton, Frank Wild y el fogonero norteamericano Arthur Quartley vislumbraron una colonia de unos trescientos pingüinos emperador en una playa solitaria. Supusieron que aquella playa era el lugar de cría de los pingüinos, pero el mal tiempo obligó a Royds y a sus hombres a emprender el camino de regreso. Todos a bordo del Discovery dieron un suspiro de alivio cuando el doctor Wilson y Koettlitz les hicieron un reconocimiento y proclamaron que no presentaban síntomas de escorbuto. Habían logrado

contener el brote de la enfermedad, así que tras dar instrucciones a Armitage y a Royds para sus siguientes salidas, Scott emprendió un viaje hacia el interior, el 2 de noviembre.

8

El viaje al sur, 1902-1903

Scott y sus dos compañeros, tan inexpertos como él, se disponían a tratar de desentrañar los enigmas de la última masa continental que faltaba por explorar. ¿Se trataría de una plataforma de hielo flotante, perforada por un puñado de islas? ¿O se trataba más bien de un continente helado? Lo único que alcanzaban a ver hacia el sur y el este era la interminable barrera helada, que en la perspicaz opinión de Scott era una sola masa flotante de hielo. Al oeste yacía la lejana cordillera de Tierra de Victoria, que en la opinión de los expedicionarios no debía ser más que una isla. No sabían si se enfrentaban a superficies difíciles, ni lo frecuentes que serían las ventiscas, la niebla, las grietas y demás obstáculos, así que Scott no podía pronosticar la distancia que recorrerían por día, a medida que agotaban los víveres. Sin embargo, sabía que llevaban comida suficiente para setenta y cinco días y que al cabo de treinta y cinco jornadas de viaje, tendrían que darse la vuelta y volver al norte.

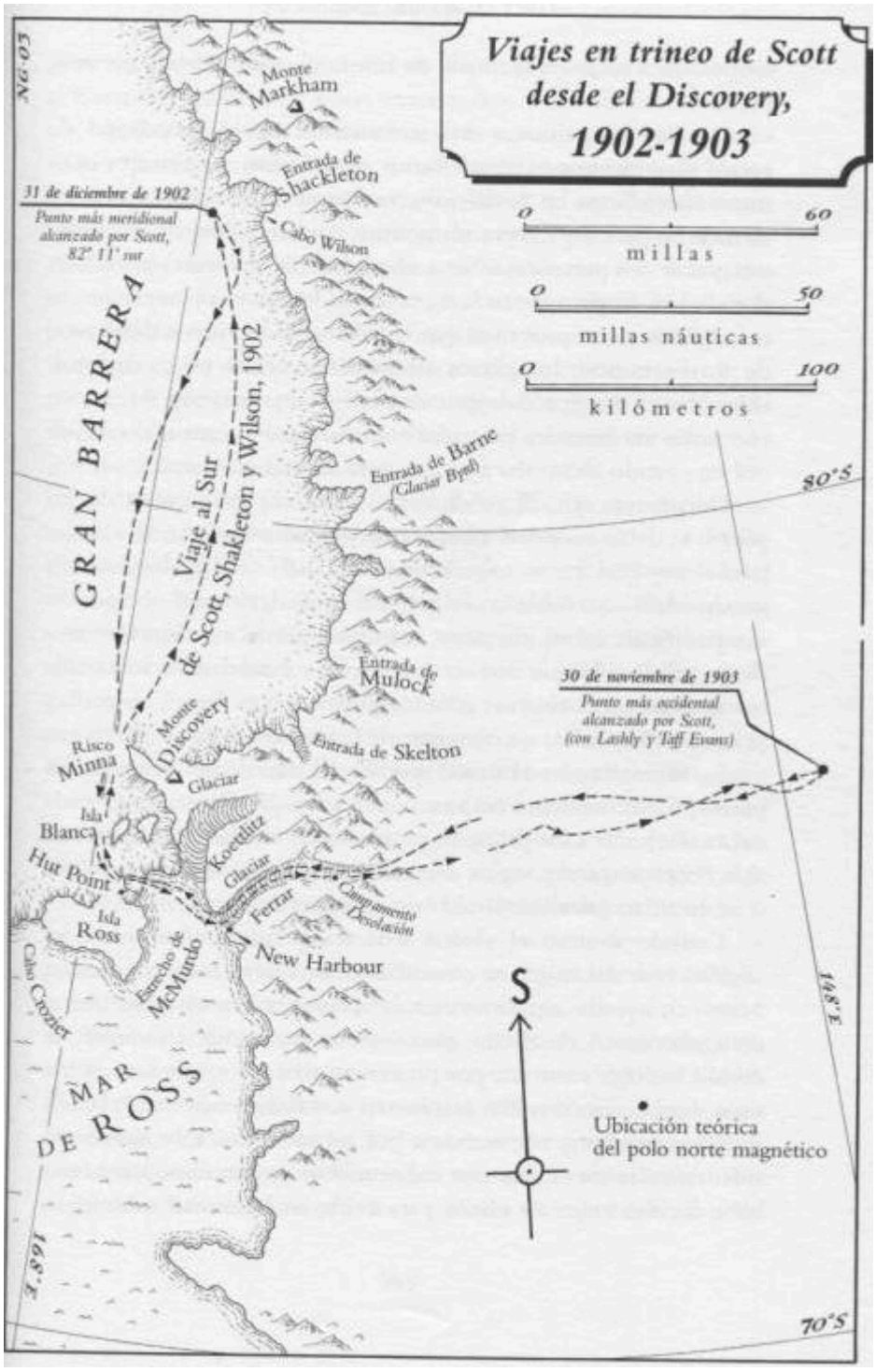
El mejor método para controlar su situación en una planicie sin accidentes geográficos consistía en guiarse por el sistema náutico de los grados de latitud. Cada grado se subdivide en sesenta minutos y cada minuto equivale a una milla náutica y a 1.852 metros. Las distancias del viaje están marcadas en millas náuticas, tal como lo hizo Scott. Hut Point estaba en la latitud 77° 40' sur y el polo se encontraba en los 90° sur, así que

la distancia en línea recta entre los dos puntos era de 740 millas. Sin embargo, en cualquier momento del trayecto podían toparse con alguna cordillera y con una barrera de hielo impenetrable. Asimismo, los expertos habían predicho que se toparían con profundas grietas y con volcanes que les obligarían a desviarse. Haría falta un hombre valiente y resuelto para llevar a los hombres hasta el límite de su aguante, pero la comisión organizadora había seleccionado a Scott sin saber qué resultados ofrecería en este aspecto. Al emprender el trayecto en trineo hacia el sur, Shackleton y Wilson tampoco sabían qué clase de líder sería Scott.

Antes de partir, los tres hombres redactaron cartas de despedida para sus seres queridos. Scott escribió a su madre viuda, Wilson a su joven esposa y Shackleton a su prometida. Además Scott redactó instrucciones para el segundo de a bordo, Albert Armitage. «Si no he regresado cuando exista algún peligro de que el barco quede atrapado de nuevo en el hielo, deberá zarpar rumbo a Nueva Zelanda, dejando provisiones en el refugio y si lo cree conveniente, un equipo de rescate formado por algunos hombres, que podría recoger la temporada siguiente.» Las instrucciones dejaban claro que era posible que el equipo de Scott no regresara y que se lo tragara la Terra Incógnita. Scott sería el principal navegante de su equipo, pero si quedaba incapacitado por algún motivo, Shackleton le sustituiría. Durante el invierno, el irlandés había realizado prácticas con el teodolito, instrumento elegido por Scott en lugar del sextante, que era más ligero y fácil de utilizar, pero también menos exacto. A diferencia de los sextantes, los teodolitos no necesitan que el horizonte sea visible y son ideales para las tareas de agrimensura en zonas montañosas como las que esperaban encontrar.

Los primeros intentos de esquiar mientras los perros tiraban del trineo no resultaron muy satisfactorios, así que durante los primeros dos días, los hombres trincaron los esquís en los trineos, tal como lo había hecho el gran Nansen durante su primera travesía de Groenlandia. El tercer día, la superficie de la nieve cambió y les permitió utilizar los esquís. Llevaban un único bastón cada uno, fijaciones de puntera y botas finnesko de Laponia, tal como les había aconsejado Nansen. Los esquís de madera se adherían bien a la superficie de la nieve sin necesidad de llevar pieles de foca o ceras especiales, ya que el terreno era completamente llano. Durante cuatro días

mantuvieron un promedio de once millas por día, pero llegaron las ventiscas y les obligaron a reducir el paso y por fin llegaron al depósito del Risco el 10 de noviembre. El cuarto día de marcha, Wilson anotaba en su diario que Shackleton mostraba algún problema de salud. «Shackle ha empezado a toser en la tienda de un modo persistente y preocupante», escribió.


Viajes en trineo de Scott desde el Discovery, 1902-1903
0 60
millas
0 50
millas náuticas
0 100
kilómetros
Monte Markham
Entrada de Shackleton
31 de diciembre de 1902
Punto más meridional alcanzado por Scott, 82° 11' sur
Cabo Wilson
GRAN BARRERA
Viaje al Sur de Scott, Shakleton y Wilson, 1902
Entrada de Barne (Glaciar Byrd)
80°S
Entrada de Mulock
30 de noviembre de 1903
Punto más occidental alcanzado por Scott, (con Lashly y Tiff Evans)
Monte Discovery
Risco Minna
Glaciar
Entrada de Skelton
Isla Blanca
Koettlitz
Glaciar
Hut Point
Glaciar
Ferrar
Campamento Desolación
Isla Ross
Estrecho de McMurdo
New Harbour
Cabo Crozier
MAR DE ROSS
S
Ubicación teórica del polo norte magnético
148°E
70°S

Durante las primeras dos semanas, les siguió un equipo de apoyo dirigido por Michael Barne. «Confiamos en nosotros mismos —anotó Scott en su diario—, confiamos en el material, confiamos en los perros y debemos sentirnos emocionados por las opciones que se nos presentan.» Sin embargo, el día siguiente, cuando les dejó Barne, emprendieron la marcha con los trineos completamente cargados y comprobaron que la velocidad de avance disminuyó de forma radical; los perros no podían con el peso adicional. «Shackleton iba por delante —escribió Scott—, tirando del trineo con todas sus fuerzas; a pesar del enorme esfuerzo que realizaba, de vez en cuando alcanzaba a girarse para animar al equipo.»

Decidieron que el rendimiento cada vez más pobre de los perros se debía en parte a la falta de puntos de referencia visuales para el can que iba en cabeza. En un arco de 180° de las desiertas inmensidades, no había un solo accidente geográfico al que podían apuntar. Scott anotó en varias ocasiones que la solución más evidente habría sido que uno de los hombres se adelantara lo bastante como para que el perro guía le siguiera. Sin embargo, no podían permitirse la pérdida de un tercio de la tracción humana del trineo y además, no era ése el único motivo del bajo rendimiento de los perros. Como mucho, podían poner a un hombre a tirar en la delantera, junto a los primeros perros. Si las condiciones lo permitían, Scott procuraba seguir avanzando aún con mal tiempo, ya que si se detenían gastaban comida sin ganar terreno.

Cuando amainó el viento y la temperatura subió hasta los —6,5° C, tirar del trineo se convirtió en una tarea ardua y calurosa. Seguir en aquellas condiciones habría significado matar a los perros de agotamiento, de modo que Scott tomó la difícil decisión de dividir la carga y avanzar por turnos: tirarían de tres de los seis trineos durante cinco millas (menos en condiciones de mala visibilidad), los dejarían y regresarían a por los otros tres. Esto significaba que recorrían tres millas por cada milla que avanzaban. Scott también decidió viajar de noche para evitar las horas más calurosas; a pesar de que en el verano austral no se ponía el sol, se acercaba más al horizonte durante las horas «nocturnas».

Un fenómeno que asustó a hombres y perros por igual cuando se lo toparon por primera vez fue el llamado temblor de la barrera, al que uno de

los expedicionarios llamó «el sonido más estremecedor imaginable». Tuve ocasión de experimentar esta clase de temblores cerca del polo, durante una expedición a la Antártida; cuando la nieve se acumula encima de una capa de hielo formada por el hielo, que puede medir tanto como un campo de fútbol o tan poco como una pequeña habitación, basta con la pisada de un perro para que se desplome la masa suspendida. Jamás caen más de unos centímetros, pero con eso basta para generar un estruendo que dura varios segundos.

A principios de diciembre, tras muchos días de avance por turnos, los hombres decidieron que el principal motivo de la debilidad de los perros era la mala calidad de su comida. Siguiendo el consejo de Nansen, habían llevado pescado seco de Noruega en vez de las galletas Spratt's de aceite de hígado de bacalao, que pensaba llevar Scott para los perros y que en realidad les habían dado de comer durante gran parte del invierno, junto con unas raciones de carne fresca de foca. Supusieron que el pescado se había echado a perder durante el viaje por mar, en las condiciones húmedas y calurosas del trópico. En su diario, Scott asumió las culpas por no haber detectado el problema a tiempo. Como jefe de la expedición tenía toda la razón al asumir las culpas, pero por lógica algo tan evidente como el pescado podrido debería haber llamado la atención de Armitage, que les había dado pescado de comer a los perros con anterioridad, de Shackleton, encargado de las bodegas, o del doctor Koettlitz, experto en bacteriología.

Tras varias semanas de viaje en la monótona barrera flotante, vislumbraron una mancha negra un poco a la derecha de su rumbo austral. Ante la posibilidad de que se tratara de otra isla, emprendieron camino hacia la mancha. El hambre se iba apoderando de sus entrañas, como un ser vivo que les roía por dentro. Scott había decidido reducir la ración diaria de comida, a fin de llegar un poco más al sur. Estaban comiendo menos de 820 gramos de comida diaria y con eso no les bastaba para reponer las calorías que perdían con la ardua tarea de tirar del trineo. Consumían unas 4.000 calorías diarias, pero quemaban más de 7.000. Debían perder casi 300 gramos de peso corporal por día y lo más probable es que sus reservas de grasa se agotaran durante el primer mes de la expedición, así que en

diciembre, sus cuerpos estaban digiriendo la masa muscular que tanto necesitaban para avanzar.

Debieron recibir una inyección de ánimos el 25 de noviembre, cuando el teodolito de Scott indicó que habían superado el paralelo 80 y que se habían acercado más que ninguna otra persona al polo, viajando desde cualquier punto de la orilla de la Antártida. Sin embargo, la alegría por la hazaña lograda no apaciguó la sensación acuciante de hambre. Scott descubrió que su pequeña ración diaria de tabaco ayudaba a engañar un poco su estómago. «Hoy he probado viejas hojas de té —anotó Scott cuando se agotó su ración de tabaco—, pero saben muy mal.»

Los diarios de los tres hombres indican que formaban un grupo bien avenido. Si la impaciencia habitual de Scott hizo acto de presencia de vez en cuando, los diarios no lo reflejan. Wilson anotó en su diario tras un mes de viaje que tenían a Scott «controlado».

En algunas ocasiones la tierra parecía estar muy cerca, pero si caía la niebla se quedaban sin puntos de referencia y trataban de marcar una derrota de compás, que incluso después de semanas de experiencia era una labor lenta y frustrante. Cada vez que se detenían unos instantes para descansar se quedaban congelados enseguida, pero al tirar de nuevo de los trineos les caía el sudor. Los perros seguían esforzándose junto a sus amos. «La cantidad de gritos y golpes que precisan los perros antes de ponerse en marcha causa asco y pavor —anotó Wilson—. Siguen sintiendo los efectos del calor, a pesar de la marcha en horas nocturnas.»

A finales de noviembre, empezaban a ver con claridad algunos detalles de la tierra al sudeste. «Aún nos encontramos a unas 50 millas de la costa que hemos avistado —anotó Wilson—. Tiene un aspecto bellísimo, con cimas nevadas, impresionantes acantilados y riscos.» Poco después, hubo un cambio radical de visibilidad, que Wilson también reflejó en su diario: «Copos de nieve que caen durante todo el día. Nos rodea el silencio blanco».

Al igual que todos los demás expedicionarios polares, sus vidas dependían de su tienda de campaña. Wilson anotó un incidente ocurrido el 2 de diciembre, Cuando se detuvieron para comer: «Mientras Scott calentaba la comida prendió fuego a la tienda, pero afortunadamente llegamos en

aquel instante con la segunda carga y pudimos apagar el fuego. Los únicos daños fueron un agujero del tamaño de una cabeza». Aquella noche, Shackleton se puso manos a la obra con la aguja de coser, para reparar los desperfectos antes de la siguiente ventisca.

A principios de diciembre, Scott empezó a temer que las provisiones de combustible no alcanzarían para todo el viaje, así que dio la orden de comer la carne de foca congelada en vez de hervida, en las paradas del mediodía. A mediados de diciembre, las cargas se habían aligerado lo bastante como para tirar sin necesidad de hacer turnos, con lo que cada milla que recorrían suponía un avance real hacia el sur. Durante la pesadilla del mes anterior, sólo habían logrado avanzar treinta millas a la insólita velocidad media de una milla por día, a pesar de que en realidad habían recorrido noventa millas. Las cargas se habían aligerado porque al acercarse a la tierra avistada, habían decidido dejar un depósito para el camino de regreso, con la certeza de que la proximidad de un accidente geográfico les permitiría encontrarlo de nuevo. Habían tratado de acercarse a la masa de tierra para recoger piedras y muestras, pero les separaba un profundo abismo que cerraba el paso, como una gran bisagra que conectaba la barrera de hielo con la tierra. Era imposible cruzar, así que dejaron de dirigirse al sudoeste y regresaron a la ruta que les llevaba hacia el sur. En las noches se enfrentaban a una densa niebla que ralentizaba su marcha, de modo que decidieron viajar de nuevo durante el día. «Tenemos un hambre atroz —anotó Wilson en su diario el 19 de diciembre—. Hemos decidido alimentar a ocho o nueve de los mejores perros con los restos de los otros, pero cuando esos últimos perros se hayan consumido los unos a los otros, tendremos que tirar nosotros de todo el material.»

Algunos críticos han desafiado la evidencia escrita y han sugerido que Scott jamás habría planificado una matanza tan poco británica de los perros, a pesar de que los noruegos lo defendían como un método respetable para viajar por las regiones polares y acusaban de sensiblería a quienes lo rechazaban. Scott era incapaz de utilizar a los perros hasta que murieran de agotamiento, como lo hacían exploradores de la talla de Fridtjof Nansen. Sin embargo, aceptaba la posibilidad de tener que sacrificar a los animales. El invierno anterior, él y Wilson habían detallado un plan preciso para

alimentar a unos perros con los demás, tal como refleja el diario de Wilson. Es probable que ambos albergaran la esperanza de no tener que recurrir nunca a sus planes, pero estaban preparados por si fuera necesario.

Durante los días que pasaron avanzando lentamente hacia el sur, con dos hombres tirando del trineo junto a los perros y el tercero haciendo restallar el látigo desde la parte trasera, todos llegaron a odiar aquella utilización de los animales y juraron no repetirla jamás. Cada vez que moría un perro de agotamiento o lo sacrificaba Wilson, los hombres anotaban su nombre en los diarios de viaje, como el de un viejo amigo. A Scott no le cabía duda de que los perros permitían realizar viajes más largos, pero también estaba comprobando que el precio a pagar era la tortura y muerte lenta para los animales. Wilson utilizaba un bisturí médico para perforar los corazones de sus víctimas y proporcionarles una muerte rápida, pero cuando la ceguera provocada por la nieve le impidió seguir realizando esta truculenta tarea, pasó a ocuparse de ella Shackleton. Scott se avergonzaba de sus remilgos... «Siento una tremenda vergüenza por mi cobardía moral y soy plenamente consciente de que mis compañeros de viaje lo odian tanto como yo... Wilson se ocupa de toda mi ración del trabajo sucio.»

Wilson, el médico, llevaba un botiquín básico para ocuparse de las quemaduras del sol, la ceguera provocada por la nieve, los cortes, las infecciones de hongos, las llagas, la diarrea, los dientes fracturados al comer carne congelada de foca, la gangrena y un sinfín de dolencias potenciales. Al igual que todo lo demás en el trineo, el peso del botiquín se había reducido al mínimo imprescindible. Un botiquín típico de la época de Scott llevaba polvo de creta, bismuto y compuesto de plomo (todos ellos con opio), un tónico que contenía estricnina, lactato sódico y clorodina. Además, podía llevar quinina para la fiebre, cáscara sagrada para el estreñimiento, calomelanos para las purgas, sublimado corrosivo como antiséptico y cocaína líquida para la ceguera causada por la nieve. El arsenal del médico se completaba con una selección de vendas, esparadrapos y emulsión para los esguinces, además de unas pinzas y algún bisturí.

La ceguera temporal provocada por la nieve era una dolencia habitual en las expediciones polares. «El pobre Wilson ha sufrido un ataque de

ceguera —anotó Scott—, mucho más grave que cualquiera que hayamos padecido hasta el momento. Nos ha obligado a acampar antes de tiempo y Wilson ha pasado la tarde desesperado de dolor. Ha sido un espectáculo angustiante, ya que no podíamos hacer nada al respecto. El efecto de la cocaína es temporal y a fin de cuentas, parece empeorar su condición. Jamás había visto un ojo tan inyectado de sangre como el de Wilson y la inflamación ha empezado a afectar también al párpado. Dice que en los momentos más dolorosos siente unas punzadas y una quemazón casi inaguantable en el ojo.»

Hubo ocasiones durante el trayecto en que dos de los tres hombres padecían esta ceguera temporal y el tercero sólo veía bien con un ojo. Mientras Wilson tiraba del trineo con los ojos vendados, Scott tiraba a su lado y le describía la tierra que había a su derecha. Ningún hombre había visto jamás aquel paisaje, con sus acantilados negros y rojizos, y montañas que medían más de cuatro mil metros de altura. Ellos no lo sabían, pero estaban recorriendo la abrupta costa continental de la Antártida y cada hueco que se abría entre los accidentes geográficos marcaba la desembocadura de un glaciar, que descendía a la barrera helada desde los 3.000 metros de altitud de la meseta interior. Wilson trató de sobreponerse a su ceguera cada vez que se detenían, para esbozar el paisaje con una precisión admirable.

El día de Nochebuena, mejoró el terreno y los hombres comprobaron con alivio que podían tirar de los trineos sin la ayuda de los perros que aún seguían con vida. Shackleton había escondido en su equipaje un diminuto pastel navideño, con un ramito marchito de acebo para decorarlo. Lo sacó durante la cena de Noche-vieja y Scott sacó raciones triples para celebrar la Navidad. Se encontraban a diez millas escasas de los 82° sur, pero sólo les quedaba comida para otros cuatro días de viaje de ida, si no querían que se agotaran los víveres durante el regreso. A pesar de los casos de ceguera temporal y de un tiempo inhóspito, el 28 de diciembre habían superado su meta invisible por cinco millas. Se encontraban en la boca de un ancho pasaje hacia el oeste, entre dos macizos montañosos. Sabían que si lograban recorrer unas millas más hacia el sur, quizá podrían comprobar si aquella entrada era sólo un brazo de mar, o un canal que separaba dos islas.

Ni Wilson ni Shackleton indicaron en sus diarios la menor preocupación ni la idea de que estaban avanzando más allá de lo prudente. Scott anotó que habían «discutido» sobre el tema, pero no en el sentido contencioso que le han atribuido sus detractores, al argüir que los hombres se habían enfrentado para decidir cuándo debían emprender el camino de regreso. «Sin embargo, discutimos que nunca se sabe qué puede pasar —anotó Scott en su diario—, y a pesar de las perspectivas poco prometedoras, decidimos seguir avanzando mientras las fuerzas nos lo permitieran. Los acontecimientos confirmaron que nuestra discusión fue certera, ya que si hubiéramos regresado en aquel momento, nos habríamos perdido uno de los rasgos más distintivos de la costa.»

Hay quien elogia a los exploradores que deciden regresar antes de lo estrictamente imprescindible, por su cautela, pero también hay quien los tacha de cobardes. En mi opinión y al parecer también en la de hombres como Wilson o Lashly que se presentaron voluntarios para acompañarle en más expediciones, Scott era un hombre osado que no rehuía el peligro, pero no era un insensato.

Una anotación de Wilson en su diario, el 28 de diciembre, demuestra lo satisfecho que estaba con el curso de los acontecimientos. «Hemos disfrutado del sorprendente e inesperado placer de contemplar un nuevo litoral, lleno de macizos montañosos para esbozar y medir.»

Las condiciones del día siguiente no les permitieron avanzar mucho, pero el 30 de diciembre se aventuraron por la misteriosa ensenada, bajo un espeso manto de niebla. Scott y Wilson se adelantaron con los esquís, con la intención de averiguar un poco más sobre la entrada. Habían renunciado a seguir avanzando hacia el sur y a aumentar su plusmarca del punto más meridional alcanzado. El día de Nochevieja del año 1902, se despejó lo bastante la niebla como para comprobar que no se alcanzaba a ver el final de la ensenada, que medía veinte millas de ancho. Los hombres decidieron que debía tratarse de un estrecho entre dos islas y Wilson esbozó todos los accidentes geográficos hasta los 83° sur. Scott bautizó la ensenada como la entrada de Shackleton y el promontorio aledaño como el cabo Wilson. Sabían que era importante recoger muestras geológicas para determinar el origen de aquella tierra, así que decidieron tratar de llevarse unas piedras de

regreso al Discovery, pero no pudieron franquear las enormes grietas en el hielo que les separaban de la tierra.

Regresaron a la tienda de campaña con un hambre voraz y prepararon una sopa para cenar, pero Shackleton tiró la olla y tuvieron que recoger los restos del suelo, para cocinarlos de nuevo. Nadie levantó la voz ni anotó comentarios airados en su diario, pero al recordar la vergüenza que he pasado por culpa de incidentes parecidos en mis expediciones, puedo imaginar lo que le pasó por la cabeza al pobre Shackleton. «Afortunadamente, todo cayó sobre una tela impermeable —anotó Scott en su diario—, y cuando terminamos de recogerlo, creo que no desperdiciamos ni una gota.»

El día de Año Nuevo, después de haber descubierto y de haber trazado el mapa de casi trescientas millas de territorio desconocido, los tres hombres y los once perros que seguían con vida emprendieron el camino de regreso. Es probable que el punto más meridional que alcanzaron fuera 82° 11' sur. Se enfrentaban a una carrera contra reloj, habitual en estas expediciones cuando los víveres para el regreso se calculan con tan poco margen. La relación entre la velocidad de avance y el ritmo al que se consumen los víveres puede llevar a la muerte por inanición o a una llegada ajustada a la base. El explorador que regresa con provisiones abundantes de comida y combustible comprueba que podría haber avanzado más y haber explorado más territorio. Por otra parte, el que no es capaz de viajar lo bastante rápido o se enfrenta a contratiempos inesperados sufre una muerte llena de lamentaciones, por no haberse dado la vuelta antes.

Cuando en la década de 1990, Mike Stroud y yo calculamos las provisiones necesarias para atravesar el continente de la Antártida en cien días tirando de un trineo, incluimos raciones de emergencia suficientes para diez días. En el año 1902, para un viaje de setenta días Scott llevó raciones adicionales para cinco días, pero al dedicarse a buscar muestras durante un día, recortó su margen de seguridad hasta cuatro días. Uno de los principales objetivos del viaje al sur realizado por Scott, quizá el más importante, era determinar cuál era la naturaleza de la Antártida. Si hubieran logrado recoger las muestras, es posible que hubieran demostrado la existencia de un continente austral. Los detractores de Scott critican la

irresponsabilidad que supuso el desvío, pero obvian el hecho de que a los hombres aún les quedaba el recurso de recortar las raciones a la mitad y alargar así el viaje, famélicos, pero capaces de seguir avanzando.

A pesar de su agotamiento, durante cuatro días los expedicionarios lograron recorrer un promedio de ocho millas por día, un ritmo que les permitiría llegar al depósito de víveres sin tener que recurrir a las raciones de emergencia. Sin embargo, los perros fallecían uno tras otro y desde el 5 de enero, los hombres tiraron exclusivamente de los trineos, mientras que los animales que seguían con vida caminaron junto a ellos. Los animales se habían convertido en una caravana inútil, cuya población menguante sobrevivía gracias al canibalismo. A la medianoche del 13 de enero, Scott oteó el horizonte a través del catalejo de su teodolito y se emocionó al divisar un punto negro, en medio de un desierto de blancura. Había localizado el depósito de víveres.

«Di un brinco —anotó Scott—, y exclamé a los muchachos que habíamos encontrado el depósito. Por lo general no somos muy expresivos, pero nos permitimos dar unos alaridos de alegría por la noticia.» Acamparon junto al depósito y decidieron llevar sólo el equipo más imprescindible. También decidieron sacrificar los dos últimos perros que seguían con vida. «Creo que todos estábamos a punto de llorar por el fin de aquella trágica historia —anotó Scott—. Incluso me cuesta escribir al respecto.» Ni él ni Shackleton olvidarían jamás la desventura ocasionada por la experiencia con los perros y ambos decidieron no repetirla jamás.

Ninguno de los documentos y las versiones escritas que han sobrevivido de la época mencionan discusión alguna entre Scott y sus compañeros. Sin embargo, una historia contada por Armitage al cabo de veinticinco años generó el mito de que Scott y Shackleton se habían peleado. Con el paso del tiempo, la verdad se ha perdido y el mito creado por Armitage ha crecido hasta adquirir unas dimensiones considerables. Muchos lectores deducen que cuando el río suena, agua lleva, y ni Scott ni Shackleton se encuentran entre nosotros para negar la historia y denunciarla como una invención sin fundamento. Los hechos indiscutibles son los siguientes: La salud de Shackleton se deterioró durante el viaje de regreso y seguía en mal estado

tras un mes de descanso y buena comida a bordo del Discovery. Scott tenía que decidir a quién enviar de regreso a casa en el barco de apoyo y ambos médicos le recomendaron que enviara a Shackleton; Wilson se lo recomendó convencido y Koettlitz lo hizo con algunas reservas.

Cuando Albert Armitage, el antiguo rival de Scott para dirigir la expedición del Discovery, escribió su versión de los hechos dos años más tarde, no mencionó discusión alguna entre Scott y Shackleton. Sin embargo, Armitage se fue amargando con los años por culpa de las tensiones de un matrimonio desastroso y de una difícil carrera naval durante la primera guerra mundial. En el año 1925, veintidós años después de la expedición, redactó una autobiografía en la que indicaba que Scott se había tratado de deshacer de todos los oficiales de la marina mercante, enviándole a él y a Shackleton de regreso en el barco de apoyo. Armitage también escribió una carta a H. R. Mili, que había navegado en el Discovery hasta Madeira en 1901 y que estaba escribiendo una biografía de Shackleton. En la carta, Armitage contó una versión sorprendente e inesperada:

Poco después de su regreso del viaje al sur, Shackleton me dijo que Scott quería enviarle a casa y me pidió que tratara de hacer algo al respecto. Estaba muy preocupado y no entendía la decisión. Se lo consulté a Koettlitz y me respondió que Scott estaba en peor estado que Shackleton. A continuación acudí a Scott y le pregunté por qué enviaba de regreso a Shackleton. Le dije que no era necesario desde el punto de vista médico, pero tras unos rodeos me dijo que si no regresaba por motivos de salud, lo haría con una baja deshonrosa. Se lo conté a Shackleton y prometí cuidar de sus intereses.

A continuación, Armitage ofreció otro antiguo «recuerdo», que también contaba por primera vez.

Durante el invierno, Wilson me contó el siguiente relato, que Shackleton confirmó más adelante. Una mañana durante el viaje hacia el sur, Wilson y Shackleton estaban cargando sus trineos cuando oyeron un grito de Scott: «Ven aquí, condenado idiota». Ambos se acercaron y Wilson le preguntó en un tono tranquilo si le hablaba a él. «No, Bill», contestó Scott. «Entonces

debe ser a mí», interpuso Shackleton. «Así es. Eres el peor condenado idiota de todos y cada vez que te atrevas a hablarme así, te contestaré en el mismo tono.» Antes de irse, Shackleton me confesó que pensaba volver, para demostrarle a Scott que era mejor que él.

¿Es probable que Wilson, el gran amigo de Scott cuya lealtad era notoria, contara un relato así a Armitage, a quien nunca le unió una gran amistad? El historiador de la exploración polar David Wilson, sobrino nieto de Edward Wilson, está convencido de que un Armitage amargado por las dificultades sufridas durante dos décadas, se inventó la conversación con Wilson. Pero ¿por qué se inventaría Armitage algo así? Las anotaciones personales del jefe de máquinas del Discovery, Skelton, ofrecen alguna pista: «Armitage es un tipo extraño, especialmente cuando se enzarza en una discusión... Sus métodos no siempre son del todo honorables».

Tras la muerte de Armitage, Skelton escribió lo siguiente sobre él y sus relatos.

Creo que a menudo, el carácter de Armitage era bastante agrio; creía que le escatimaban el mérito de su contribución a la expedición y no fue muy querido, ni entre los demás expedicionarios ni en su empresa, la P amp;O. Scott mantenía un trato diplomático con él y jamás nos enzarzamos en disputas mayores. Mostraba el absurdo sentimiento de inferioridad que a veces sienten los oficiales de la marina mercante hacia sus compañeros de la Armada. Lo pasó muy mal en su vida privada: tuvo un hermano en la Armada que se suicidó, para no enfrentarse a unas acusaciones graves en un consejo de guerra. Su esposa era una «mujer de carácter» que le hizo la vida imposible y le dejó sin blanca, aunque el pobre Armitage siempre se portó demasiado bien con ella. Durante los últimos diez años de su vida, tras dejar la P amp;O, acabó pobre y amargado por el poco reconocimiento que le mostraban los demás... Yo jamás tuve una discusión con él, pero tampoco nos escribimos nunca ni entablamos amistad alguna y lo mismo podría decirse de la mayoría de los tripulantes del Discovery. Sus libros no siempre se ajustaron a la verdad y por lo general, tenía tendencia a adjudicarse un papel más importante del que tuvo en realidad.

¿Qué dijo el propio Scott, al enviar a Shackleton de regreso a casa? Se halló una carta a su madre en la que reflejaba sus sentimientos al respecto. «Por lo general me estoy deshaciendo de varios elementos indeseados —escribió—, pero no es ése el caso de Shackleton, que es un tipo excelente y cuyo único fallo es su constitución.»

El diario de Shackleton confirma sin lugar a dudas que la relación entre ambos fue buena durante el trayecto de regreso en trineo. Sin embargo, el mito generado por Armitage ha adquirido vida propia y se ha perpetuado en los relatos de biógrafos sucesivos. La versión de Shackleton en su diario ayuda a aclarar el entuerto:

El 15 de enero sufrí un ataque debido al agotamiento y tuve una hemorragia; esto era preocupante porque nos encontrábamos a ciento setenta millas del barco. Sin embargo, pude aguantar durante las nueve o diez millas diarias que recorría el equipo... El capitán Scott y el doctor Wilson no podían haberme ayudado más de lo que lo hicieron. A ellos les tocó realizar la mayor parte del esfuerzo durante el regreso, pero a pesar de las dificultades y de las preocupaciones, jamás se les borró la sonrisa.

En mi experiencia, la prueba de fuego de la convivencia entre hombres que han compartido un viaje tan largo y espinoso llega tras el regreso, cuando pueden por fin alejarse los unos de los otros. La noche después del regreso de los tres hombres a sus camarotes en el Discovery, el oficial Gerald Doorly del buque de apoyo pasó junto a los camarotes de Scott y Shackleton y oyó un comentario amistoso del capitán. «Oye, Shackles... ¿Te apetecen unas sardinas con pan tostado?» El tono no parece indicar un distanciamiento entre ambos hombres y menos una agria disputa.

Cuando Scott envió a Shackleton de regreso a casa, los setenta tripulantes del Discovery se dedicaron a cotillear y a intercambiar rumores —práctica habitual en las expediciones— para averiguar qué había pasado en realidad. Los expedicionarios que se quedaban a bordo para pasar el siguiente invierno también redactaron cartas para sus seres queridos, aprovechando que el buque de apoyo se las podría llevar. En años recientes, los biógrafos de Scott han escudriñado aquellas cartas y diarios (incluidas

cincuenta y seis epístolas del lenguaraz Charles Royds), en busca de alguna mención de un conflicto entre el capitán y Shackleton. Sin embargo, hasta el momento no ha surgido ni una referencia que confirme aquella historia.

Otro mito que alentó —o inventó— el rencoroso Armitage, diez años después de la expedición, fue su «recuerdo» de que Wilson le había confiado que había «hablado claro con Scott» durante el viaje al sur, respecto al trato que empleaba el capitán con Shackleton. En el año 1933, el escritor George Seaver citó unos documentos que le había mostrado la viuda de Wilson antes de destruirlos, en las que Edward Wilson mencionaba la misma frase: «Hablé claro con Scott». Algunos biógrafos del capitán han interpretado que a pesar de la falta de pruebas documentales, esta cita ambigua de Wilson confirma que el médico le recriminó a Scott el trato que daba a Shackleton. No hay nada que confirme la veracidad de esa acusación, pero por culpa de aquel mito, existe la noción de que Scott trataba mal a Shackleton y que Wilson se lo echó en cara.

No podemos confirmar que Wilson «hablara claro» con Scott por culpa de Shackleton y la conversación pudo deberse a algo tan sencillo como los deseos del médico de detenerse para esbozar el paisaje, la obligación de salir de la tienda para orinar en vez de hacerlo dentro en una lata, los turnos de cocina, o incluso diferencias religiosas. No hay una sola referencia en los completos diarios de Wilson ni en ningún otro documento a un incidente que justificara ese «hablar claro». Sin embargo, generaciones de historiadores polares han decidido que el relato de Seaver demuestra el papel de pacificador jugado por Wilson e indica que el médico criticaba a Scott por algún incidente ocurrido con Shackleton. Es posible que decidiera advertir a Scott de las consecuencias de su mal genio y su impaciencia, pero no existe ninguna prueba y sólo podemos especular al respecto.

Por otra parte, no hace falta especular sobre lo que opinaba Wilson de Scott, ya que su diario y sus cartas lo dejaban claro. «El capitán y yo hemos hablado largo y tendido de todos los temas imaginables —escribió el 23 de enero—, y no cabe duda de que es un conversador de lo más ameno, cuando se suelta.» En una carta enviada por Wilson a la madre de Scott tras el regreso al Discovery, Wilson reveló sus experiencias con el capitán: «Naturalmente, durante esos tres meses pasamos mucho tiempo juntos.

Estoy convencido de que confirmará mis palabras si digo que llegamos a conocernos a fondo y que nos unía una amistad más sincera tras el regreso que antes del viaje. El aguantó las inclemencias de la travesía mejor que yo y que Shackleton; en realidad, diría que es tan fuerte como el que más y resiste cualquier cantidad de agotamiento y exposición a las inclemencias del tiempo».

El 25 de enero, con ropa harapienta, rostros en carne viva, encías hinchadas por el escorbuto y un hambre voraz, divisaron la fumarola del volcán Erebus. Aún se encontraba a cien millas, pero marcaba la posición de Hut Point. Al cabo de nueve días, Skelton y Bernacchi salieron a su encuentro en la orilla de la barrera helada. «El buque de apoyo Morning había llegado una semana antes —escribió Wilson el 3 de febrero—. Por lo general las noticias eran buenas, pero el Discovery seguía atrapado por más de ocho millas de hielo. Sin embargo, aquello no nos preocupó en exceso... Cuando vimos el barco engalanado con las banderas y la tripulación entera subida en la jarcia, dándonos la bienvenida con sus vítores mientras subíamos a bordo... Llegó el momento de bañarnos y de quitarnos la ropa que llevábamos puesta desde el 2 de noviembre del año pasado. Por último, disfrutamos de una opípara cena.»

Según contó Skelton, en la cena de bienvenida sonaron brindis en honor de todo el mundo. El propio Skelton propuso un brindis por todos los que habían fallecido sirviendo al progreso de la ciencia, incluidos los perros. Shackleton no asistió a la cena y él mismo explicó los motivos: «Cuando llegamos a bordo, fui directo a la cama tras darme un buen baño... El primero en noventa y cuatro días. No estaba en las mejores condiciones. Es muy agradable estar de vuelta, pero el viaje ha sido toda una experiencia».

»Habíamos recorrido una enorme planicie nevada con una suerte variable —escribió Scott—, y habíamos recorrido un total de 960 millas terrestres, cosechando algunos éxitos y algunos fracasos.» Esta modesta síntesis resumía la primera incursión importante en el continente desconocido de la Antártida.

La idea de enviar un barco a la Antártida en el verano austral de 1903, para ofrecer a Scott el apoyo que necesitara, había surgido de Clements

Markham. Ya en mayo de 1901 el principal patrocinador de la expedición, Llewellyn LongsTaff, había ofrecido 5.000 libras (350.000 euros) para enviar un buque de apoyo, a sabiendas de que si el Discovery zozobraba en la Antártida, todos los hombres de Scott podían correr la misma trágica suerte que el malogrado Franklin. Markham reunió más fondos y pudo cumplir su promesa de enviar un barco de apoyo, que transportara provisiones y correo a Scott, y que se llevara a los hombres que hubieran quedado incapacitados.

En Noruega, Markham había encontrado un ballenero de madera, menudo y resistente, por 3.800 libras (270.000 euros), el Morgenen. Le cambió el nombre al de Morning y contrató al capitán de marina mercante William Colbeck para llevarlo al sur. Colbeck tenía unos antecedentes inmejorables, ya que había estado con Borchgrevink en el viaje del Southern Cross y había pasado un invierno en el cabo Adare. La Armada británica autorizó a dos de sus oficiales para unirse a la tripulación de Colbeck: el experto agrimensor George Mulock y el alférez de navio gales Edward «Teddy» Evans, que luego obtendría el título nobiliario de lord Mountevans. Ambos oficiales tenían veintiún años. Colbeck seleccionó otros oficiales, como Gerald Doorly, de la marina mercante. «Evans me pareció un zopenco —comentó Royds, después de conocer a la tripulación del nuevo barco—, y no es un representante digno de los oficiales de la Armada. Al parecer, su falta de diplomacia ya ha levantado ampollas.»

La pregunta que estaba en boca de todos era si el deshielo permitiría que el Discovery se liberara antes de la partida del Morning. Los primeros intentos de Armitage y de Royds de abrir un canal con explosivos resultaron infructuosos. Llegado el 10 de febrero, el hielo no daba muestras de remitir más y Scott ordenó que transportaran las provisiones al Discovery en trineo, por si permanecía otro invierno sin poder salir de la bahía del Refugio. Ambos capitanes estuvieron de acuerdo en que el Morning era mucho menos resistente al hielo que el Discovery y que no se podía arriesgar a quedar atrapado. Si el hielo remitía después de su marcha, el Discovery podría seguir rumbo al norte tras realizar otra exploración de la costa.

Los hombres de Scott se alegraron sobremanera al recibir las provisiones de Colbeck, especialmente la fruta, la verdura y la carne de

cordero. Según los cálculos de Scott, la tripulación podría aguantar otros dos años atrapados en aquella bahía, siempre que lograran cazar un total de doscientas focas.

Durante la ausencia de Scott, se había solucionado un error anterior. Al principio, habían seguido la costumbre de las expediciones árticas y habían dejado los botes salvavidas junto al Discovery, para despejar espacio e instalar toldos en cubierta, Sin embargo, dejar los botes salvavidas en el mar helado suponía un enorme riesgo. Al apilar los botes en un témpano cercano, Scott se había limitado a seguir una costumbre probada y demostrada de la Armada británica, así que no se lo tomó muy bien cuando el físico Louis Bernacchi le advirtió que los botes corrían peligro. Le respondió que se ocupara de sus asuntos, pero por mucha confianza que tuviera en los métodos árticos de la Armada, Scott debería haber escuchado las advertencias del científico y por lo menos, haber revisado el estado de los botes con asiduidad. Gracias a las acciones de Royds y sus hombres, la situación se había remediado y los botes estaban listos para utilizarse de ser necesario, a diferencia del Discovery, que parecía condenado a pasar otros doce meses atrapado en la Antártida.

Llegó el momento de decidir quién debía partir con el Morning. Entre los diez elegidos, había dos hombres que se iban por motivos de salud. El doctor Koettlitz recomendó que el suboficial de la Armada William MacFarlane dejara la expedición, a pesar de sus ruegos para que le dejaran quedarse. Scott había seleccionado a MacFarlane para sus salidas con trineos, pero durante el viaje que realizó con Armitage hacia el oeste, mientras Scott exploraba el sur, el suboficial había padecido un conato de infarto. Su condición parecía haber mejorado, pero Scott no podía arriesgarse a que MacFarlane sufriera otro infarto durante el año siguiente y decidió enviarle a casa. MacFarlane gozaba de popularidad entre sus compañeros y provenía de la Armada, pero no fue el único en dejar la tripulación por motivos de salud y en contra de su voluntad. Scout también había decidido que la salud de Shackleton no le permitiría enfrentarse a los rigores de las siguientes salidas en trineo. Wilson estuvo de acuerdo con la decisión de Scott, porque había presenciado el rápido y preocupante deterioro de la salud de su amigo, durante el viaje al sur. Wilson afirmó que

la garganta y los conductos respiratorios de Shackleton habían resultado dañados y que los ataques de disnea, la tos y la sangre que escupía desaconsejaban otro invierno a bordo.

Koettlitz hizo un reconocimiento de Shackleton y no encontró secuelas permanentes de sus ataques, así que respondió a los ruegos del paciente —que no quería irse de la expedición— y dijo a Scott que en su opinión, no era necesario enviarle de regreso a casa. Scott insistió en que le confirmara sin duda alguna que Shackleton estaba en condiciones de dirigir un viaje con trineos. «Según la opinión del doctor Wilson —escribió entonces Koettlitz—, el ataque sufrido por el señor Shackleton durante su viaje al sur se debió sin duda a un caso de escorbuto. Estoy completamente de acuerdo con su diagnóstico. En la actualidad se ha recuperado casi por completo de la enfermedad, pero en respuesta a su memorándum respecto a su capacidad como oficial ejecutivo, no puedo afirmar que esté en condiciones de aguantar una mayor exposición a las condiciones de la expedición.»

A Koettlitz no debió gustarle que Scott le instara a presentar un informe médico oficial sobre el estado de Shackleton, en vez de conformarse con su confuso diagnóstico inicial. No tardó en ventilar sus quejas con su compañero científico Hodgson. «Tengo entendido —escribió Hodgson tras su intercambio con Koettlitz—, que tal como sospechaba, el verdadero motivo de la marcha de Shackleton son las desavenencias personales.» Éste fue el único comentario al respecto de todos los participantes. El camarero Clarence Haré, que pasaba mucho tiempo con los oficiales y los científicos y anotaba gran parte de lo que veía en un diario muy completo, jamás habló de ninguna muestra de rencor entre Scott y Shackleton. Tampoco mencionó nada el prolífico escritor de cartas Charles Royds, a pesar de su habitual ojo crítico. Asimismo, recordemos el pesar que expresó Scott en una carta a su madre, por la marcha de Shackleton. «Con mucha renuencia —escribió Scott en el informe oficial—, debo ordenar el regreso de Shackleton. Confío en que todos entenderán que lo hago exclusivamente por su estado de salud y que sus perspectivas de futuro no deben sufrir las consecuencias de esta decisión.»

Era evidente que el corazón y los pulmones de Shackleton tenían una especial predisposición a padecer alguna dolencia que no era el escorbuto.

Su historial clínico posterior y su muerte prematura confirmarían esta teoría, pero ya entonces Wilson y Scott tenían serias dudas sobre su estado de salud, tras ver el empeoramiento que padeció frente a ellos. Ese era el único argumento necesario para enviar a Shackleton de regreso a casa junto a MacFarlane.

Sin querer, Scott añadió más leña al mito de la rivalidad con Shackleton, cuando sugirió al adusto segundo de a bordo Albert Armitage que quizá también debía regresar en el Morning. Antes de unirse a la tripulación del Discovery, Armitage había confiado a Scott que necesitaba la aprobación de su esposa. Ahora Colbeck había entregado a Scott instrucciones confidenciales del Almirantazgo, con el sello de Markham, conminándole a que tratara de convencer a Armitage para que regresara. Las instrucciones no detallaban los motivos, pero mencionaban un escándalo que se avecinaba con la señora Armitage, su hijo pequeño y una tercera persona. Los esfuerzos diplomáticos de Scott por convencer a su segundo de a bordo fallaron estrepitosamente y Armitage dedujo que el capitán trataba de deshacerse de él porque era oficial de la marina mercante, al igual que Shackleton. «Afortunadamente —escribió Armitage—, mi nombramiento no dependía de él. Me negué en redondo.»

Scott confiaba en que Shackleton presentaría una visión lo más halagüeña posible de la expedición, a su regreso a Inglaterra. De haber existido una notoria enemistad entre ambos, no le habría enviado de regreso ni habría escrito a sus patrones de la Royal Society que «El señor E. H. Shackleton regresa muy a mi pesar, pero su presencia será sumamente útil para explicarles los detalles de nuestra posición y nuestras necesidades para el futuro». Cuando llegó a Inglaterra, Shackleton redactó un informe de mil doscientas palabras sobre el viaje al sur, en el que no se vislumbraba señal alguna de culpa, rencor o victimismo. Su diario personal tampoco reflejaba ninguno de estos sentimientos.

Cuando el Morning zarpó de Hut Point, el 2 de marzo, Shackleton llevaba más de un mes de reposo y de buena alimentación y sin embargo, aún no se había recuperado del todo, como anotó su amigo Michael Barne tras acompañarle por el hielo para despedirse de él: «Avanzamos muy despacio, ya que el pobre Shackles aún se encuentra muy débil».

Shackleton derramó lágrimas cuando el Morning zarpó rumbo al norte. Scott y los treinta y seis hombres que permanecían en la Antártida se despidieron de él desde la orilla del hielo. Shackleton era un hombre orgulloso y la ambición que le había llevado a unirse a la tripulación del Discovery se veía redoblada, así como el deseo de demostrar su valía a todo el mundo. Al elegir a Shackleton como compañero de viaje para la travesía hacia el sur y después enviarle a casa por motivos de salud, Scott se había ganado un rival para toda la vida.

9

Perdidos en la meseta, 1903-1904

Mientras los hombres de Scott se disponían a pasar una segunda temporada de trabajo, en agosto de 1903, ¿qué hacían los expedicionarios alemanes del profesor Drygalski? El barco de los alemanes había sobrevivido a sus doce meses de cautiverio en el hielo marino, a muchas millas de la región que deseaban explorar. Trataron de llegar al interior con trineos, pero las grietas en el hielo y el terreno agreste se lo impidieron y se tuvieron que conformar con un laboratorio iglú, a cuatro días de viaje del barco. Cuando aquel laboratorio resultó poco práctico, instalaron su material de investigación magnética en un témpano junto al barco. El viento destruyó el molino que habían construido en cubierta, al igual que en el caso del Discovery, y se quedaron con las lámparas de aceite y de grasa de ballena como únicas fuentes de luz. Casi todos sus intentos de realizar experimentos científicos en la zona se vieron frustrados por las ventiscas, la mala calidad de su equipo, la falta de entrenamiento de los perros y las averías de los trineos.

Mientras en otro lugar de la Antártida, Scott regresaba de su viaje en trineo hacia el sur, el hielo que rodeaba el Gauss empezó a dar muestras de remitir y los alemanes trataron de destruir los témpanos, con explosivos y grandes serruchos para el hielo. Sus esfuerzos no fueron muy efectivos, pero el 8 de febrero un temporal rompió los témpanos y les permitió

escaparse hacia el norte. Más adelante, Drygalski hizo un intento de regresar al sur pero una combinación del mal tiempo y la falta de carbón se lo impidió. Estuvo a punto de padecer un motín a bordo y recibió la orden de regresar a Berlín, ya que se habían agotado los fondos para la expedición. Antes de su regreso lograron realizar una gran cantidad de investigación oceanógrafica y magnética, descubrieron una plataforma de hielo y un volcán apagado, el Gaussberg, pero no pudieron explorar el interior, viajar hacia el sur o confirmar la existencia de una masa continental.

El otro coetáneo de Scott, el escandinavo Otto Nordeskjóld, no había tenido mucha más suerte. La expedición sueca realizó una buena labor trazando el mapa de la península Antartica y de Georgia del Sur, hasta que su barco zozobró. La expedición escocesa dirigida por William Bruce cosechó unos buenos resultados científicos, pero no logró avanzar mucho hacia el sur. En definitiva la expedición del Discovery, que se disponía a pasar su segundo invierno en el hielo, había resultado ser el equipo de exploración geográfica más efectivo de la Antártida. Además de la investigación y las mediciones realizadas alrededor de la isla de Ross, y de las diversas excursiones realizadas hacia el interior antes del viaje al sur completado por Scott, Barne y Armitage también habían completado importantes viajes de exploración.

Armitage había descubierto una complicada ruta hacia un gran glaciar, al que habían bautizado con el nombre de Ferrar. El glaciar ascendía entre los terraplenes de las montañas occidentales, hasta la planicie interior de la Tierra de Victoria. Durante su viaje, Armitage había anotado lecturas magnéticas que ayudarían a determinar la ubicación geográfica del polo Sur magnético. Si hubiera podido seguir avanzando hacia el oeste, hasta la meseta de 2.700 metros de altitud detrás del glaciar, quizá habría demostrado que la Tierra de Victoria no era una isla sino parte de un continente. La última oportunidad del año de demostrar que la Antártida era una masa continental correspondería al grupo de Michael Barne.

Mientras Scott emprendía su viaje hacia el sur y Armitage abría un camino a través de las montañas occidentales, los seis hombres del equipo de Barne salieron del depósito instalado en el cabo Minna y se dirigieron al

peñasco más meridional que alcanzaban a ver. El 3 de enero de 1903 llegaron a un tramo del litoral completamente desconocido. A pesar de los días de niebla espesa y gélida, durante la semana siguiente Barne realizó un reconocimiento exhaustivo del terreno y descubrió tres grandes entradas entre las regiones exploradas al este por Scott y al oeste por Armitage.

Al principio del segundo invierno, tras leer los informes detallados escritos por Barne y Armitage, Scott había felicitado a ambos por los éxitos logrados en circunstancias adversas y a menudo, también peligrosas. Con la ayuda de George Mulock, un experto topógrafo llegado en el Morning para sustituir a Shackleton, Scott realizó un detallado mapa del litoral con las mediciones, las fotografías y los esbozos realizados durante las tres salidas. La carta resultante definía unas trescientas veintiséis millas del litoral al sur y al oeste de la isla de Ross, además de ofrecerle a Scott la información que precisaba para trazar planes para el siguiente verano.

Scott sabía que su carrera se resentiría si al cabo de doce meses, el Discovery quedaba atrapado en el hielo otra vez. El Almirantazgo le echaría la culpa a él, en vez de al hielo marino. Para evitarlo, estaba decidido a utilizar explosivos y un serrucho enorme para el hielo, con la intención de escapar a la primera oportunidad de la que dispusieran, probablemente a mediados de diciembre de 1903. Los grandes viajes hacia el interior con trineos eran poco aconsejables antes de octubre, por culpa de las bajas temperaturas, de modo que sólo dispondrían de diez semanas para resolver el misterio continental. Asimismo, si querían realizar salidas en octubre, tendrían que instalar depósitos en el frío mes de septiembre y además, no quedaban muchos perros y los viajes dependerían de la tracción humana. A mediados de invierno, Scott disponía de un plan de campaña.

En primer lugar, él ascendería por el glaciar de Ferrar con un equipo de once hombres, que le acompañaría durante todo o parte del trayecto. A continuación recorrería la meseta interior descubierta por Armitage, con la esperanza de encontrar los límites occidentales de la Tierra de Victoria. En segundo lugar, Michael Barne y George Mulock saldrían con siete hombres, para explorar la región al sur y al este del cabo Minna, donde las expediciones anteriores de Barne y Scott no habían logrado definir la naturaleza de las grandes entradas avistadas. Por último, Wilson y dos

acompañantes estudiarían el cabo Crozier, para tratar de descifrar los misterios de la cría de los pingüinos emperador, que según varios científicos internacionales desvelarían un enigma de la evolución. Esas tres salidas mantendrían ocupados a todos los hombres excepto a trece, incluidos dos oficiales: Royds y Armitage. Y de esos trece, un oficial y por lo menos siete hombres tendrían que quedarse a bordo del Discovery.

Scott atendió al consejo del experto en magnetismo Bernacchi y decidió que la cuarta y última salida, con seis hombres dirigidos por un oficial, se encaminara al sudeste por la Gran Barrera, lejos de la zona explorada. El viaje cumpliría con dos objetivos: en primer lugar Bernacchi podría anotar las lecturas magnéticas de la zona, mientras tomaban más lecturas los expedicionarios de Scott en oeste. El polo Norte y el polo Sur magnéticos son los dos únicos puntos del globo terráqueo en que el campo magnético es absolutamente vertical, sin componente horizontal; en ambos puntos, la aguja del compás sólo apunta hacia el suelo. La combinación de las lecturas separadas ayudaría a fijar la posición exacta del polo Sur magnético, aunque Scott no lo encontrara en la planicie.

Scott se enfrentaba a la difícil decisión de enviar a Armitage o a Royds al mando de esta última expedición. Al final se decidió por Royds por dos motivos: en primer lugar le tocaba encabezar una expedición, ya que Armitage había realizado una buena parte de la exploración hasta el momento. En segundo lugar, Scott albergaba dudas respecto al carácter que había demostrado Armitage durante el viaje al glaciar de Ferrar, tras los informes recibidos de Skelton, en cuyo criterio confiaba el capitán. No sabemos qué le dijo Skelton a Scout, pero en su diario criticaba a Armitage por su actitud excesivamente cauta y su avance lento, además del tono autoritario que adoptó con el joven científico Ferrar y del hecho que no lograba infundir ánimos en sus hombres, quienes se quejaban de él a sus espaldas. Armitage contaba con encabezar una gran expedición hacia el sur y se molestó cuando Scott se lo negó y le informó que permanecería a bordo del Discovery. El capitán trató de amortiguar el golpe, al ofrecerle la oportunidad de dirigir una expedición más breve, al sudoeste del estrecho de McMurdo, pero Armitage le guardaría rencor a Scott de ahí en adelante.

«En mi opinión —dijo Charles Royds de los planes de Armitage de encabezar una expedición al sur—, su único objetivo consiste en batir la plusmarca conseguida por el capitán.»

«Armitage solicitó al capitán que le permitiera intentar llegar más al sur que nuestra salida del año pasado —añadió Wilson—, exclusivamente con trineos tirados por hombres. Creo que tuvo toda la razón al negárselo. El capitán calculó los requisitos del viaje y me mostró los resultados; estuve de acuerdo con él en que sería mucho mejor concentrar nuestros esfuerzos en misiones nuevas, en vez de repetir trayectos ya realizados, con la perspectiva de lograr tan poco al final. La consecuencia es que Armitage ha quedado excluido de la lista de expedicionarios para esta temporada, aunque no sabría decir si es por culpa suya o de otra persona.»

Era evidente que faltaban hombres y trineos para organizar otro viaje hacia el sur, incluso para instalar los depósitos de provisiones necesarios. Sin embargo, desde la perspectiva de Armitage, Scott se adjudicaría el mérito de explorar la planicie de la Tierra de Victoria que él había descubierto, mientras que a él le prohibían dirigirse al sur; Armitage jamás perdonó a Scott. Al final de la expedición del Discovery, pareció despedirse del capitán sin rencor y escribió un libro en el que alababa la figura del capitán, que gozó de un gran éxito de ventas. Durante varios años después de la muerte de Scott, Armitage siguió sin mostrar ninguna hostilidad encubierta, pero veinticinco años después de los acontecimientos, publicó una autobiografía en la que vertía los rencores largamente soterrados. Muchos biógrafos han recurrido a la versión de Armitage para acusar a Scott de varios defectos, así que vale la pena estudiar los detalles de sus acusaciones.

Aún perduraba el rencor de unas diferencias que surgieron durante la negociación de su contrato:

Mi nombramiento fue independiente del de Scott, aunque por supuesto él estaba al mando. De ser posible, debían desembarcarme con un refugio y con equipo suficiente para sobrevivir durante dos años, con ocho hombres —incluido uno de los médicos— y un equipo de perros. No debía limitarse en absoluto mi capacidad de realizar viajes en trineo. No debía haber más

de cincuenta libras al año de diferencia entre mi sueldo y el de Scott, debían empezar a pagarme cuando dejara mi barco de la P amp;O y seguir pagándome hasta que me uniera a la tripulación de otro barco.

Con la única excepción del monto del salario, ninguna de estas condiciones se cumplieron. No me empezaron a pagar hasta dos semanas después de dejar mi barco, pero dejaron de pagarme al final del mes en el que llegamos a Inglaterra, aunque pasé nueve meses más antes de embarcarme de nuevo. Cuando llegamos a la base en la Antártida, Scott me rogó que me olvidara de las demás condiciones, aunque todas eran completamente viables. Argumentó que mis condiciones inutilizarían sus propios planes y que no podía pasar sin mí. Por supuesto, accedí a quedarme con el resto del grupo.

Armitage resumió sus impresiones sobre Scott, que había fallecido más de diez años antes, cuando dijo que a pesar de todos los aspectos loables de su carácter, estaba convencido de que no dejaba que nada se interpusiera en su camino. También sostuvo que Scott era de naturaleza desconfiada y que era capaz de utilizar incluso a sus mejores amigos para sus propios fines. Armitage incluso aseguró que no se podía confiar en la palabra de Scott.

Me indicaron que buscara un pasaje entre los picos montañosos del sur de Tierra de Victoria, hacia el oeste, y que alcanzara la meseta interior si lo había. Cumplí el cometido, aunque él nunca creyó que lo lograría, como quedará demostrado en otra carta. Sin embargo, no me permitió que continuara con la misión: se encargó él de completar la exploración y se negó a permitir que yo u otro expedicionario nos dirigiéramos al sur, con el argumento de que no había necesidad alguna de intentarlo de nuevo. Al cabo de unos años, él lo intentaría y lograría alcanzar el polo, aunque se llevaría la sorpresa de que se le habían adelantado.

Armitage vertía acusaciones graves sobre un antiguo compañero, que había fallecido años antes.

Al final de la expedición del Discovery, Scott escribió una carta de referencia para Armitage: «Me ofreció una ayuda valiosa al preparar el equipo para la expedición y llegué a apreciar su lealtad. Desempeñó todas

sus labores con eficacia y demostró ser un excelente navegador. Puedo recomendarle a cualquiera que desee contratar sus servicios, con toda confianza».

Sin embargo, Armitage esperaba recibir una promoción tras la expedición, tal como explicó en su autobiografía:

No quise olvidar el asunto, porque consideraba que cuando ascendieron a Scott al rango de capitán de la Armada por sus servicios en la Antártida, fue una injusticia excluirme a mí. Cuando mi antiguo capitán tuvo una muerte trágica, escribí al señor Churchill que era ministro de la Marina y le expliqué la situación. Le dije que él tenía fama de ser un hombre justo y le pedí que me adjudicara la retribución a la que tenía derecho.

Sin embargo, sus argumentos no conmovieron al Almirantazgo.

Según Skelton, durante el segundo invierno a bordo del Discovery, en 1903, Armitage no se llevó bien con los demás expedicionarios. No era un tipo popular y se sentía despreciado. Su principal confidente, con el que realizaba labores de topografía, era otro solitario, George Mulock.

Pasaron los meses del invierno sin los siniestros de la temporada anterior, gracias a la familiaridad de los expedicionarios con las condiciones extremas, a pesar de que en mayo padecieron temperaturas de hasta —55° C, que congelaron el mercurio de los termómetros. Los tipos más agresivos se habían ido a bordo del Morning y ya no estallaban peleas en la cubierta de los marineros. El ambiente era más agradable en general y el cambio del cocinero Brett por su antiguo ayudante, Clark, había resultado todo un éxito. Clark tenía experiencia como panadero y la mejoría fue notoria: servía carne fresca de foca o de págalo casi cada día y Royds comentó que el sabor del ave marina se asemejaba al del pato. Skelton y un equipo de maquinistas instalaron un sistema de iluminación con acetileno en todas las partes habitadas del barco, que supuso una mejora considerable con respecto a las lámparas humeantes y las velas.

A veces Wilson caía presa de la añoranza y llenaba su diario de palabras románticas. Contó que la noche se iluminaba con las llamaradas que

escupía el monte Erebus o recordaba a su esposa. «Ya hace dos años que me casé con Ory y sólo hemos pasado tres semanas de ese tiempo juntos.»

Los expedicionarios jugaban partidas de bridge y de ajedrez, que a menudo conducían a riñas entre Scott, que siempre deseaba ganar, y Koettlitz, cuya falta de sentido del humor era conocida. Hodgson daba clases de matemáticas a tres de los marineros y Bernacchi trataba de explicar los secretos de la aurora austral.

Los científicos trabajaban todo el día y todos los días, fueran cuales fuesen las condiciones meteorológicas. Michael Barne solía extraviarse solo con su equipo de sondeo en un trineo, Mulock se perdía en sus cartas de navegación y Bernacchi se encerraba en los refugios de investigación, o salía a las planicies heladas con Koettlitz. En una ocasión hubo que rescatar a Hodgson, cuando un témpano en el que estaba pescando camarones se desprendió de la masa de hielo. A veces Wilson le ayudaba con la recolección de muestras. «Cientos de miles de anfipodos se agolpaban sobre los pedazos de carne de foca —anotó Wilson—, como una masa de gusanos marinos.»

Royds procuraba que los hombres se mantuvieran ocupados durante el invierno, con las reparaciones y modificaciones de los trineos, y con la construcción de material nuevo para los viajes. Taff Evans, Crean y Lashly eran cada vez más valiosos, gracias a su habilidad de improvisar soluciones y a su creciente conocimiento del medio.

Llegó el mes de agosto con el espectáculo pirotécnico de la aurora austral y la orilla encarnada del sol asomó por el horizonte, para iluminar durante unos instantes el mundo de los expedicionarios. La fumarola negra del monte Erebus se tiñó de oro, pero la temperatura descendió de nuevo hasta batir todas las marcas. El 15 de agosto, Wilson encontró a la perra *Tin-tacks*, que no había salido en los viajes del verano anterior porque era demasiado joven, mostrando signos evidentes de dolor. «Cuando la he reconocido hoy —escribió—, he visto que había perdido la mayor parte de su lengua... Debe haber tratado de lamer alguna superficie fija de metal y se le ha adherido... Tras tirar con todas sus fuerzas se la debe de haber amputado ella misma de un mordisco. Es terriblemente doloroso verla acercarse a la comida y al agua... Sin lengua, sólo puede tragar si le

inclinamos la cabeza hacia atrás y le vertemos algún líquido por la garganta.»

Tuvieron que sacrificar a *Tin-tacks*, pero cuando Hodgson solicitó sus restos para su nasa, un marinero que había desarrollado una relación de amistad con ella se la llevó en secreto y la enterró.

«Cada martes cenamos págalo —explicó Wilson—, media ave por cabeza; basta para saciar el hambre y sabe muy bien. Un día por semana comemos corazón relleno de foca, otro día cenamos pastel de carne y riñones de foca, otro día bistec de foca encebollado y así sucesivamente. Siempre nos tocan los mejores platos por la mañana: hígado de foca dos veces por semana, carne estofada de foca o carne en salsa de curry. Todos han bautizado el jueves como el "día del escorbuto", porque es el único día de la semana en el que comemos carne enlatada.»

A pesar de la mala experiencia de los viajes en trineo de la primavera anterior, Scott estaba decidido a empezar cuanto antes en septiembre de 1903. Confiaba en que no se repetirían percances como el accidente del pobre Vince, porque los hombres ya no eran unos novatos. El 7 de septiembre salió la expedición a la pingüinera del cabo Crozier, bajo el mando de Charles Royds. Dormían, o más bien trataban de hacerlo con el temblequeo del frío, en dos sacos de dormir de tres plazas. «Me cuesta imaginar algo más incómodo que aquello —escribió Wilson—. Uno siempre acaba despertando a los demás al cambiar de posición... No es posible permanecer en el mismo lado durante mucho tiempo, así que en cinco o seis ocasiones durante la noche, uno acaba respirando el aliento de otro hombre.»

Necesitaban huevos con embriones vivos para resolver las dudas de los científicos, sobre la evolución. Por desgracia, todos los huevos que hallaron en la colonia estaban muertos, pero la presencia de polluelos indicó a Wilson que debía regresar en pleno invierno si quería recoger huevos con embriones vivos.

Al mismo tiempo, Michael Barne había salido con otro grupo de trineos para instalar un depósito de víveres en la barrera helada, al sudeste de la isla White. El 9 de septiembre Scott, Skelton, Taff Evans, Bill Lashly, Dailey y

Handsley salieron para instalar un depósito al oeste y no tardaron en hallar una ruta más directa al glaciar de Ferrar que la que había encontrado Armitage un año antes. Dejaron el depósito más meridional en el glaciar, a unos seiscientos metros de altitud y lograron un promedio de veinte millas diarias durante el viaje de regreso, a pesar de las horas de oscuridad y de los —45,5°C. Incluso un equipo de noruegos experimentados con perros se habrían sentido orgullosos de aquel promedio.

Cuando todos los marineros y oficiales regresaron de sus salidas, sin desgracias que lamentar y con todos los depósitos en posición, pudieron salir las expediciones principales. El equipo de Barne salió el 6 de octubre y el de Scott, el 12 de octubre.

El grupo de Scott estaba formado por tres grupos de trineos. Le acompañaron los mismos hombres con los que había salido a dejar el depósito, excepto Dailey, sustituido por Thomas Feather. Ferrar y dos marineros con el segundo trineo debían concentrarse en la geología del glaciar, mientras Dailey, Thomas Williamson y Frank Pluinley saldrían con un tercer trineo para instalar más depósitos.

Los hombres de Scott tiraban de noventa y tres kilos cada uno y aun así lograron avanzar un promedio de trece millas por día a pesar de las dificultades del terreno. Al evitar la arriesgada ruta trazada por Armitage, llegaron a la base del glaciar en sólo seis días, a diferencia de los veintisiete que había tardado el segundo oficial. Sin embargo, la ruta más directa y veloz había pasado factura a los patines del trineo, que se rompieron y fueron imposibles de reparar.

Scott hizo de tripas corazón y regresó a la base, pero lo hizo con una demostración de eficiencia y habilidad. Bernacchi era el tripulante del Discovery con más experiencia en la Antártida y su opinión fue definitiva: «Su viaje de regreso de noventa millas, con medias raciones, fue todo un récord en los desplazamientos antárticos y demostró lo que pueden lograr tres hombres en buena forma, con poca carga y sin perros: ochenta y siete millas en tres días». «Si él puede hacerlo —comentó Lashly de la habilidad de Scott con el trineo—, no veo por qué yo no; mis piernas son tan largas como las suyas.»

Fabricaron un nuevo trineo con piezas y restos de otros trineos y al cabo de unos días, gracias a su determinación inquebrantable se encontraban de nuevo en el glaciar. Los patines de los trineos seguían causando problemas y requerían reparaciones sobre la marcha, que realizaban Lashly, Evans y el carpintero, Dailey. Cuando llegaron al depósito más occidental, descubrieron que durante su ausencia el fuerte viento había aflojado la tapa de la caja de navegación de Scott y se había llevado unos logaritmos náuticos esenciales. Scott explicó el problema al que se enfrentaba:

Sería difícil exagerar la gravedad de esta pérdida. Sin embargo, aunque era consciente del compromiso en el que nos metíamos, creí que nada justificaba un segundo viaje de retorno al barco. De todos modos, pensé que sería justo plantear la situación a los demás; tal como esperaba, me infundió confianza su aceptación completa de los riesgos que suponía avanzar en aquellas condiciones.

Debo explicar qué significaba nuestra pérdida. Al viajar hacia el oeste, contábamos con pasar varias semanas sin destacados puntos de referencia geográficos o visuales. En esta situación, el expedicionario con su trineo se encuentra en la misma situación que un marinero entre las olas sin tierra a la vista: sólo puede averiguar su situación mediante observaciones del sol o de las estrellas, que le permiten determinar su latitud y longitud. Sin embargo, para calcular dichas coordenadas a partir de la observación del sol o de las estrellas, hace falta conocer la declinación exacta del astro en cuestión y para calcular la longitud, además hay que utilizar una serie de tablas logarítmicas. Es decir, para establecer la latitud y la longitud es imprescindible contar con algunos datos. Todos los datos necesarios se encuentran en un libro publicado por la Royal Geographical Society, titulado Almanaque para viajeros. Yo contaba con ese tomo para calcular la situación exacta de nuestro grupo.

El lector comprenderá la situación en la que nos hallábamos después de perder ese libro: si no regresábamos al barco para reemplazarlo, nos arriesgábamos a vagar por una tierra desconocida, sin saber cómo lograríamos regresar.

En 1981 viajé al polo Sur y pasé penas y esfuerzos tratando de localizar los rasgos más distintivos del glaciar de Scott, para descenderlo rápido con mi equipo. Utilicé la misma clase de teodolito y las mismas tablas náuticas que Scott y aun contando con todos los datos astronómicos necesarios, supuso un verdadero esfuerzo. No siento más que admiración por el ingenio de Scott, que diseñó un sistema improvisado para calcular los cambios diarios de declinación del sol.

El mismo Scott explicó su sistema de navegación:

Por supuesto, no dejaba de pensar en la perspectiva que se nos presentaba: vagar por una enorme planicie nevada, sin saber exactamente dónde estábamos... Se me ocurrió que podríamos hacernos una idea de nuestra latitud si improvisaba algún sistema para calcular el cambio diario de la declinación del sol.

Ni corto ni perezoso, procedí a delinear una hoja de mi cuaderno con recuadros, con la intención de trazar una curva con la declinación del sol. Empecé a dar vueltas al asunto y descubrí que podía rellenar algunos datos, al calcular la declinación de algunos días determinados, como por ejemplo el primer día en que volvimos a ver el sol. Conseguimos otros datos gracias a las observaciones realizadas en puntos conocidos del glaciar... Pasé todos los datos al papel cuadriculado y tracé a pulso una curva de la que podía sentirme orgulloso, ya que al regresar al barco descubrí que en ningún momento contenía un error superior a 4'.

No todos confiaban plenamente en la capacidad de Scott de navegar en las blancas llanuras de la meseta sin los métodos probados y demostrados de navegación. Skelton, el más experto en las matemáticas, albergaba serias dudas sobre sus probabilidades de encontrar el camino de regreso.

Sin embargo, los tres grupos de trineos de Scott fueron avanzando por el valle helado, a veces con grandes distancias entre trineos, aunque siempre acampaban juntos de noche. Lashly y Skelton tuvieron que recurrir a todas sus habilidades para reparar una serie de averías en los patines, mientras Thomas Feather se dedicaba a arreglar los crampones, que padecían con las largas extensiones de hielo azul. El 4 de noviembre, a 2.100 metros de

altitud, una ventisca inesperada les sorprendió en una superficie tan dura que no pudieron clavar sus tiendas de campaña ni tallar bloques de nieve para utilizar como anclas. Afortunadamente, Thomas Feather logró solucionar el problema de algún modo antes de que el frío les afectara demasiado.

Durante siete largos días y sus respectivas noches, los temibles vientos catabáticos mantuvieron a los hombres encerrados en sus tiendas. Bautizaron aquel lugar como el Campamento de la Desolación y compartieron un mismo libro entre todos: El viaje del Beagle de Charles Darwin. Lograron escapar cuando el temporal remitió un poco, el octavo día, y siguieron escalando el glaciar. Ferrar y sus dos «aprendices de geólogo» se separaron del resto del grupo para recoger rocas y fósiles.

A menos de media milla del Campamento de la Desolación, ambos grupos de expedicionarios salvaron un puente de nieve que atravesaba una grieta enorme. «Estábamos al borde de un abismo —explicó Scott—, pero a nadie le importaba porque lo único que queríamos era alejarnos de aquel lugar infernal.» Scott marcó el mismo ritmo vertiginoso de costumbre y alcanzaron la cima del glaciar, a 2.700 metros de altitud, el 13 de noviembre. Desde ahí divisaron «una gran planicie nevada, con el horizonte plano en todas direcciones». Antes de dejar atrás los promontorios rocosos que sobresalían del glaciar, Scott aprovechó unos momentos de buena visibilidad para esbozar los peñascos con detalle. Las siluetas rocosas podían ser imprescindibles al cabo de unas semanas, cuando trataran de localizar de nuevo la cabecera del glaciar, para encontrar los depósitos de víveres y el camino a casa.

Cuando Armitage había alcanzado este punto el año anterior y se convirtió en el primer hombre en ver aquella planicie, tuvo que darse la vuelta y emprender el camino de regreso, pero Scott había llegado al mismo punto con cinco semanas de provisiones. Esperaba que si avanzaba a buen ritmo, aquellas provisiones bastarían para determinar si la planicie era la meseta de una isla o parte de una masa continental.

Feather y Handsley no estaban tan en forma ni eran tan fuertes como los demás hombres de Scott, así que tomó la difícil decisión de enviarles de regreso al barco, tras siete días en la planicie. Sin embargo, no podía

enviarles de vuelta sin un navegador, así que Skelton tuvo que acompañarles. Skelton acostumbraba a anotar en su diario las quejas cotidianas y durante el ascenso desde el Campamento de la Desolación, comentó que Scott se impacientaba con los retrasos que ocasionaban aquellos hombres. Añadió que durante los retrasos podía espetar comentarios hirientes, aunque aclaró que no eran malintencionados y que las condiciones climatológicas eran tan malas que sacarían de quicio a cualquiera. «Todos nos conocemos mucho mejor —escribió Ferrar en una carta privada, tras el viaje—, y se lo debemos agradecer al capitán, por su amistad y por el ejemplo que nos ofrece de trabajo en equipo.»

Durante aquellos días, Scott trató de explicar en su diario las privaciones a las que se enfrentaban durante un viaje con trineos, en temperaturas tan extremas:

La peor época para los viajes en trineo es la temporada más fría... El cuerpo humano no deja de exudar humedad a través de los poros de la piel... Una pequeña cantidad permanece en la ropa y se congela enseguida, hasta que la capa de hielo adquiere tal grosor que dificulta sobremanera la movilidad. Hay hielo por todas partes... y todo lo que a bordo del Discovery era suave y esponjoso se ha puesto duro como una tabla. Lo peor es que también hay una gruesa capa de hielo en las cosas que utilizamos para pasar una noche cómoda: los sacos de dormir, la chaqueta de noche y las botas nocturnas están duras y heladas.

Hacia el final de una larga jornada con los trineos, anotó más impresiones sobre las dificultades del viaje:

Los trineos están cada vez más pesados y tanto las piernas como la espalda empiezan a dar aviso de que llega la hora de acampar. Cada vez cuesta más respirar: el aliento se ha congelado en la capucha y ha formado largos carámbanos de hielo bajo las barbillas sin afeitar. Las pestañas también están llenas de hielo y de vez en cuando hay que sacar una mano del guante durante unos segundos, para descongelar un párpado y devolver la vista a su propietario.

La llegada al campamento tampoco ofrecía un gran solaz, tal como explica Scott: «En este clima no hay que permanecer inmóvil, sino mantenerse activo en todo momento hasta que podemos entrar al exiguo refugio que ofrece la delgada tienda de campaña».

Lo único que iluminaba el lóbrego interior era una vela colgada de un palo de la tienda, pero cualquier gesto imprudente lo podía hacer saltar por los aires. Mientras el cocinero preparaba la cena, los demás expedicionarios se cambiaban el calzado: se quitaban las botas finnesko empapadas y los calcetines acartonados con el hielo y se ponían los calcetines de noche, que habían guardado en un bolsillo de la camisa. Era habitual que alguien gritara de dolor al sufrir un calambre, dando una patada que podía pasar peligrosamente cerca del hornillo.

Cuando hierve la comida, quitamos la tapa de la olla y la tienda se llena con una nube de vapor, mientras el cocinero sirve los platos... Éstos son instantes de gloria... A la comida sigue una deliciosa taza de chocolate hirviendo, pero en el mismo instante en el que nos la tomamos, sentimos que se acaban nuestros momentos de placer. El hornillo ya está apagado, el vapor que no se ha esfumado por las rendijas se ha transformado en cristales de hielo pegados a las paredes de la tienda y el frío de la noche empieza a penetrar de nuevo en nuestro santuario...

Extendemos el saco de dormir y tras muchos esfuerzos, logramos meternos en él... El hielo que impregna sus fibras cruje cuando lo abrimos a la fuerza y hay que utilizar todo el peso del cuerpo para aplanarlo en posición extendida. Lo que otrora fue una suave solapa se yergue con rigidez, calado de hielo. Por dentro, el saco está tan duro que en algunas partes, al golpetearlo con los nudillos suena como una puerta de madera. ¿Habrá alguna cama menos apetecible que aquélla?

Antes de acostarnos hay que echar una ojeada a las condiciones... ¿Se avecinará una ventisca? Un último vistazo al termómetro indica que la temperatura ha descendido hasta los cuarenta y ocho grados bajo cero... Los preparativos son agotadores... levantamos la cubierta del saco y nos metemos en él... Es el momento para las anotaciones en los diarios, los informes meteorológicos, las reparaciones sencillas, y las pipas. La pipa

ofrece uno de los pocos momentos agradables de la velada, aunque la experiencia demuestra que hay que guardarla en un lugar muy cálido, para evitar que la boquilla esté permanentemente congelada...

Al llegar al final de todas estas tareas, los ocupantes se van introduciendo uno a uno en las profundidades acartonadas del saco de dormir. El último en meterse es el que ocupa la posición central, que se esmera en ajustar los cierres por encima de las cabezas de los demás, antes de meterse entre sus compañeros como buenamente pueda y sellar el último tramo del cierre...

La última contorsión ha provocado que la visera de la capucha nos roce la cara. Está empapada con el hielo acumulado durante la marcha de hoy, pero se ha empezado a descongelar y una gota nos cae en la nariz. No podemos pensar en otra cosa que aquella gota. Es terriblemente molesta y ardemos en deseos de enjugárnosla, pero si movemos una mano sacrificaremos la posición medianamente cómoda y caliente que tanto nos ha costado encontrar. Mientras nos cuestionamos si debemos movernos o no, cae una segunda gota. Eso es más de lo que podemos aguantar y sacamos una mano para resolver el problema, aunque pasamos los siguientes quince minutos tratando de recuperar aquella posición.

El mayor desafío de las mañanas era el de ponerse las botas:

Es una tarea agotadora. Con la precaución que otorga la experiencia, anoche procuramos dejar las botas congeladas en una forma lo más parecida posible a nuestros pies. Tras la marcha, las botas estaban completamente empapadas y nos las pudimos quitar sin problemas; pero sabíamos que sólo permanecerían suaves y dúctiles durante unos instantes, así que a medida que se congelaban, fuimos dándoles la forma adecuada. Al cabo de media hora, estaban tan duras que podíamos tirarlas sin riesgo de que perdieran la forma. Por la mañana están, si cabe, más duras aún y estamos a punto de comprobar los resultados de nuestras labores escultóricas. Repiquetean como zuecos cuando las depositamos en el suelo.

Nos ponemos en cuclillas y nos quitamos el calzado nocturno de un pie, mientras buscamos en el bolsillo de la camisa los calcetines de día.

Hallamos uno, que aún está húmedo pero por lo menos no está frío. Nos lo ponemos y con grandes esfuerzos, procedemos a introducir el pie en una bota que parece estar hecha de madera. La bota finnesko lleva una suela de piel de reno y una plantilla de pasto sennegroes. La plantilla es suave, pero la suela está tan dura y rígida como el resto de la bota y hace falta empujar con fuerza para introducir el pie. Con suerte, logramos introducir la mitad del pie en un primer intento. Lo dejamos ahí durante unos instantes y empezamos con el otro. Cuando finalmente hemos logrado introducir la mitad del pie, podemos ganar un par de centímetros más con el primero y así, centímetro a centímetro, cumplimos la pesada tarea de ponernos las botas. Durante el proceso, los pies se nos han enfriado mucho, así que nos vemos obligados a caminar y patalear para calentarlos.

Cuando partió el pequeño grupo de Skelton, el 23 de noviembre, Scott se quedó con dos marineros: Taff Evans, a quien conocía bien de sus días en el Majestk y el fogonero William Lashly. Evans pesaba 80 kilos, Lashly pesaba 86 kilos y Scott pesaba 72,5. Cada uno tiraba de más de 90 kilos, pero formaban un equipo muy bien compenetrado. «Con estos hombres a mi lado —escribió Scott—, el trineo parece tomar vida propia; se acabaron los días de avance lento.»

Scott no dejaba de comprobar el rumbo cada vez que se entreveía la posición del sol, gracias a un sencillo reloj solar que llevaba atado al cuello. También llevaba un compás para los momentos en los que el sol permanecía oculto y condujo a su equipo primero hacia el oeste y después al sudoeste, por las llanuras nevadas. Avanzaron por la monótona tundra durante veintiún días, con la esperanza imperecedera de toparse con algún accidente geográfico que recompensara sus esfuerzos. Su avance se veía obstaculizado por unos cordones agudos y paralelos en el hielo llamados sastrugi, que medían hasta sesenta centímetros de altura y llegaban a volcar los trineos. Cada vez les costaba más respirar, ya que en el polo, la altitud a la que se encontraban equivalía a unos 4.500 metros en los Alpes o el Himalaya. Las volcaduras constantes habían provocado ligeras pérdidas de queroseno de sus bidones sellados, pero Scott decidió arriesgarse y continuar hacia el sudoeste hasta el último día de noviembre, la fecha límite

para iniciar el viaje de retorno. Sin embargo, el día en cuestión el horizonte era tan monótono como todos los días anteriores en aquella «inmensa planicie vacía», que se extendía sin fin aparente en la Tierra de Victoria.

Tras mantener un promedio de dieciséis millas diarias durante una semana del viaje de retorno, Scott preguntó a sus compañeros si estaban dispuestos a avanzar una hora más al día, sacrificando la comida del mediodía y reduciendo su ración diaria de provisiones. Los demás aceptaron su propuesta, pero pronto se quedaron sin rastros que seguir del viaje de ida, ya que los habían tapado la ventisca y la nieve acumulada. Tampoco contaban con almanaques náuticos ni rasgos geográficos para orientarse, así que no tardaron en sentir dudas sobre el camino a seguir. El 10 de diciembre Evans avistó un punto negro en el horizonte, que pronto se convirtió en una serie de formaciones rocosas. Sin embargo, Scott no las reconocía y tuvieron que ejercer un fuerte autocontrol para evitar que la aprensión se apoderara de ellos; si no encontraban la cabecera del glaciar de Ferrar, con sus depósitos vitales de provisiones, no dispondrían de otra ruta para regresar.

Por fin encontraron una cuesta sin grietas, por la que descendieron lentamente con los crampones puestos. Scott tomó la delantera y los demás se situaron detrás del trineo, para evitar que se acelerara por la ladera. Sin embargo, Lashly tropezó y la sacudida del trineo desequilibró a los demás, que acabaron cayendo por la ladera con el trineo desbocado. Tras unos cien metros de caída y de golpes en los bloques de hielo, se detuvieron sin lamentar más daños que unos moretones y un buen susto. No sólo no se habían roto ningún hueso, sino que al levantar la vista comprobaron que sabían dónde estaban. El cielo estaba despejado y alcanzaban a ver hasta el monte Erebus. «Media hora antes, estábamos perdidos —escribió Scott—. Ahora, en unas circunstancias extraordinarias, se había levantado el velo y descubrimos que nuestros métodos improvisados de navegación nos habían permitido llegar a nuestro destino con una precisión inusitada.» Veían a unas millas de distancia las rocas que indicaban la posición de su primer depósito, así que cargaron de nuevo el trineo, que por algún motivo milagroso no había sufrido daño alguno, y emprendieron la marcha por la siguiente planicie.

De repente cedió un puente de hielo por el que avanzaban, por encima de una grieta enorme que había pasado desapercibida y Scott y Evans cayeron al abismo. Por fortuna, el trineo se quedó atrancado a unos centímetros del borde de la grieta y Lashly procuró sujetarlo, mientras los otros dos se balanceaban, suspendidos en la grieta con sus arneses. Con sumo cuidado, Lashly utilizó un par de esquís para anclar el trineo en la nieve y permitir así a los dos hombres moverse, sin temor a que el trineo cayera.

Con trabajos, Scott logró balancearse hasta una pequeña cornisa en la escarpada pared de hielo azul. Cuando llegó a ponerse de pie en la pequeña plataforma helada, ayudó a Taff Evans para que se reuniera con él. Se encontraban a unos cuatro metros de la boca de la grieta, por la que veían una tira de cielo y el perfil del trineo. El frío en aquella cámara helada era atroz y Scott sabía que no tardarían en perder toda sensibilidad en las manos, así que ascendió con la ayuda de sus arreos, tratando de sobreponerse a las ampollas y el entumecimiento en las manos. Hizo gala de toda su fuerza hasta llegar a un punto en el que Lashly le podía ayudar a ascender. A continuación, los dos tiraron de Evans hasta sacarle a la superficie. «¡Estoy rendido!», exclamó el marinero gales, que seguía aturdido por la caída.

No tardaron en llegar al depósito y dos días más tarde el incansable Scott decidió que disponían de provisiones suficientes para pasar un día explorando los valles que se extendían a ambos lados del glaciar de Ferrar. El desvío que realizaron el 7 de diciembre de 1903 les permitió descubrir una red de estrechos valles de roca sin hielo, pero con lagos y riachuelos. «Sin duda, se trata del valle de los difuntos —escribió Scott—. ¡Ni siquiera el gran glaciar que se abrió paso entre la roca ha logrado sobrevivir aquí!» Habían descubierto uno de los escasos valles secos de la Antártida.

«¡Qué buen lugar para plantar patatas!», comentó Lashly con un espíritu más práctico, al ver la cantidad de lodo aluvial en el fondo del valle.

El 20 de diciembre, los tres hombres superaron un risco y comprobaron con desconsuelo que el mar en la bahía de McMurdo seguía profundamente congelado en muchas millas a la redonda. Temieron que el Discovery se vería obligado a pasar otro año en la Antártida. Cuatro días más tarde, el 24

de diciembre de 1903, llegaron al barco y les informaron que la orilla del hielo marino se encontraba aún a veinte millas de distancia y que según las instrucciones que habían dejado, Armitage se había instalado en los témpanos con un gran serrucho de hielo, para abrir una ruta que permitiera el paso a Colbeck en el Morning. Cuando llegó un informe optimista de Armitage, sobre el ritmo al que estaban abriendo paso, Scott decidió tomar unos días de descanso con los hombres que le habían acompañado, para recuperarse del viaje y reflexionar sobre lo que habían logrado.

Sin embargo, la primera prioridad de Scott consistía en comprobar si su reloj era exacto, ya que lo habían utilizado para determinar la longitud, junto con las lecturas del teodolito que fijaban la latitud, al trazar la ruta de su viaje. Tras realizar los cálculos pertinentes, los resultados fueron asombrosos: durante ochenta y un días, habían recorrido 827 millas con todo tipo de condiciones meteorológicas y de nieve, y habían ascendido más de seis mil metros de desnivel. En el año 1949, el director del Instituto Scott de Investigaciones Polares, de la Universidad de Cambridge, ofreció una valoración del viaje realizado por el capitán: «Pocas expediciones con perros, avanzando por la planicie, han conseguido superar la marca lograda por Scott durante el regreso a pie de su viaje a la planicie en el año 1903». Charles Royds también sentía una gran admiración por las hazañas de Scott: «Entre los más resistentes, él se lleva la palma. Lleva un total de 197 días de salida en dos temporadas».

En cuanto a la convivencia, el viaje también había resultado todo un éxito. Nansen redactó la mayor parte de los informes de sus épicas caminatas por el Ártico en primera persona del singular, a pesar de que viajaba en pareja. Por el contrario, en sus anotaciones Scott jamás decía «yo», sino «nosotros». El afecto que sentía por Taff Evans y Bill Lashly era evidente en su diario. Scott disfrutaba de la compañía de sus hombres, de convivir, comer y sufrir junto a ellos, compartiendo un saco de dormir durante meses, riendo, bromeando y cantando juntos. «Es rara la hora de acampada en la que falta una risotada de Evans o una canción de Lashly —anotó Scott—. No hay hombres más preparados y entrenados para enfrentarse a los trances y las vicisitudes de los viajes en trineo que los marineros.» Scott llegó a forjar un compañerismo tan verdadero con Evans

y Lashly como con Skelton o Wilson. Nansen se había quejado de que su compañero de viaje, el marinero Johansen, no le proporcionaba «ninguna compañía intelectual», y a menudo pasaban días en los que reinaba un silencio hostil entre ambos. Esto jamás sucedió con Scott y sus compañeros de viaje, que comprendían y perdonaban sus ocasionales brotes de genio y depresiones.

Tras el viaje al oeste, Scott jamás volvió a realizar una salida en trineo sin por lo menos uno de sus tres hombres de confianza: el gales Evans, su paisano del oeste de Inglaterra Bill Lashly, o el irlandés Tom Crean.

Durante la ausencia de Scott, las demás expediciones habían cosechado resultados desiguales. Se habían realizado varias visitas a los pingüinos del cabo Crozier, ya que Wilson estaba cada vez más convencido de que un embrión demostraría que aquellas aves eran el eslabón perdido, entre los pájaros y sus antepasados del jurásico. Sin embargo, no lograron recuperar ni un huevo entero con embriones desarrollados.

Durante las expediciones de Michael Barne del verano de 1902-1903, hacia el sudoeste, el topógrafo George Mulock había logrado inspeccionar más de doscientas montañas y había reunido datos suficientes para realizar un mapa detallado de trescientas millas de la costa al sur y al sudoeste del cabo del Refugio. Durante los viajes, Barne recogió muestras geológicas que más adelante contribuirían a demostrar que la Antártida era una masa continental.

Charles Royds y Louis Bernacchi habían recorrido por primera vez el sector sudeste de la barrera helada y habían demostrado que formaba una gran plataforma. Sus lecturas magnéticas ofrecerían importantes datos sobre el magnetismo en toda la región.

Durante su regreso del glaciar de Ferrar, antes que Scott, Skelton había tomado dos fotografías panorámicas incomparables, de las montañas del sudoeste. Durante el mismo viaje, Hartley Ferrar había recogido una serie de fósiles que cuando finalmente se estudiaron a fondo (en el año 1928), en el museo de Historia Natural, ofrecieron valiosas pruebas de la historia geológica de la Antártida como componente del supercontinente de Gondwana, hace 300 millones de años.

Al igual que la mayoría de los proyectos científicos, harían falta muchos años de trabajo especializado para apreciar los resultados de la expedición del Discovery, pero ya era posible afirmar que los científicos de Scott habían cosechado un enorme éxito, especialmente durante la segunda temporada. Habían reunido abundantes datos meteorológicos, magnéticos, geográficos, biológicos, geológicos y glaciológicos, habían realizado el primer gran viaje al interior del continente y habían descubierto la meseta interior. Al encontrar y ascender por el glaciar de Ferrar, Armitage había localizado el glaciar de valle más grande del mundo. Scott y la expedición del Discovery habían superado con creces los logros de sus coetáneos Nordenskjóld (1901) y Drygalski (1902).

La única misión que no progresaba era la de Albert Armitage, que trataba de abrir un paso en el hielo marino, con explosivos y serruchos. Scott acudió a inspeccionar el estado de la operación y ordenó que la cancelaran. Tendrían que esperar a que la naturaleza les echara una mano. Entretanto, esperarían la llegada del buque de apoyo, el Morning.

El buque llegó el 5 de enero de 1904, como estaba previsto, pero todos reaccionaron con asombro al comprobar que le acompañaba otro barco más grande, el Terra Nova. Scott quedó destrozado cuando subió a bordo del Morning y se encontró con una carta del Almirantazgo, en el que le informaban que si no podían liberar al Discovery del hielo de inmediato, él y toda la tripulación debían abandonarlo y regresar a casa en los buques de apoyo. Scott reunió a sus hombres en el Discovery y les informó del ultimátum del Almirantazgo, mientras trataba de aguantar las lágrimas de emoción. Agradeció a todos los presentes los años de servicio fiel que habían ofrecido a la misión y según anotó Charles Ford, los hombres saludaron a Scott con una cerrada ovación.

La expedición no necesitaba que la rescataran. Sólo había empezado a escasear el carbón y para eso, bastaba con la visita del buque de apoyo Morning. La ayuda de un barco era útil, pero la visita de dos era inesperada e indeseada. Antes de la llegada de los barcos, Scott incluso había empezado a trazar los planes para otro invierno, ya que era evidente que había más hielo que el año anterior. Sabía que disponían de suficientes provisiones para pasar otros cinco años y habían logrado conjurar la

amenaza del escorbuto, así que ¿por qué les daban la orden de abandonar el barco? Cuando abrió el resto del correo, empezó a comprender la verdadera dimensión del problema.

Tras la campaña inicial de 1903, para reunir fondos para el viaje del buque de apoyo Morning, Markham había tenido que realizar otra campaña para el segundo viaje de apoyo, en 1904. Solicitó una ayuda del gobierno y el Ministerio de Hacienda, temiendo que la expedición se convertiría en un pozo sin fondo, tomó cartas en el asunto y accedió a financiar un último viaje, lo bastante grande para traer de regreso a la tripulación entera del Discovery, si no lograba liberarse del hielo. Clements Markham montó en cólera, pero no pudo hacer nada al respecto ya que no disponía de fondos. Una carta del secretario de Markham para la expedición, el compañero londinense de Scott Cyril Longhurst, reflejó el malestar que provocaba la decisión: «Estoy tan indignado por todo esto que apenas puedo expresarlo con palabras —escribió Longhurst—. Imagino que estarás enfurecido por la presencia del Terra Nova».

Scott confesó su opinión al respecto en una carta privada que escribió a un amigo suyo:

Los esfuerzos innecesarios que se han realizado y el terrible derroche de dinero que han supuesto me duelen sobremanera. Tuve que escribir muchas cosas en poco tiempo el año pasado y no dejo de preguntarme si hubo algún motivo, pero nadie sospechaba nada ni nos preocupaba la situación en absoluto... Pasamos el segundo invierno con toda comodidad, sin rastros de enfermedades o de agitación...

Supongo que cualquiera se quejaría si le retiraban de una situación como ésta, ¡por mucho que comprendieran los motivos! Y para colmo, los barcos han traído toneladas de provisiones que no necesitamos en absoluto, mientras que sólo llevaban unas míseras 75 toneladas de carbón, lo único que les pedí...

Sospecho que no tendré muchos amigos en el Almirantazgo, después de los problemas que les he ocasionado, pero espero que estén dispuestos a mostrarse generosos con los marineros y los demás oficiales, que se merecen esa generosidad por encima de todo.

Para evitar que el Morning y el Terra Nova también quedaran atrapados en el hielo, los tres capitanes decidieron que abandonarían el Discovery a más tardar el 25 de febrero, si no lo habían logrado liberar para entonces. Es probable que Scott aceptara la decisión a regañadientes, pero redoblaron los esfuerzos para abrir paso en el hielo, con explosivos, serruchos y todos los hombres disponibles. El 5 de febrero la orilla del hielo se encontraba a unas seis millas escasas del barco. «Llevan todo el día con el algodón explosivo —escribió Wilson—, y el capitán supervisa la operación.» «Hoy nos ha sorprendido un espectáculo maravilloso —anotó Scott la noche del 14—. El hielo se partía ante nuestros ojos, a una velocidad inesperada. Ha bastado con que se alejara un gran témpano para que se abriera una grieta enorme en la superficie restante de hielo y tras ésa, otra grieta, alimentando la masa de témpanos que fluyen hacia el noroeste.»

El 16 de febrero al amanecer, Scott detonó dos explosiones más y el barco quedó libre del hielo. Hubo un estallido de júbilo entre las tripulaciones de los tres barcos y se celebró una fiesta a bordo, para dar las gracias a Harry McKay del Terra Nova y a sus hombres de Dundee. «Scott estaba tremendamente emocionado —escribió William Colbeck, del Morning—. Subió a bordo en cuanto nos abarloamos a la pared de hielo y apenas podía articular palabra. Para él, esto ha marcado la diferencia entre un éxito moderado y uno absoluto; no había nadie más contento que Scott esa noche.» Antes de zarpar, todos los hombres se reunieron alrededor de una cruz dedicada a la memoria de George Vince y Scott pronunció una oración, para el que había sido la única víctima mortal de la expedición en la Antártida.

Aquella noche se levantó un temporal y los buques de apoyo se hicieron a la mar. Los motores del Discovery estaban a punto e izaron la mayor porque los témpanos que llegaban desde el sur habían empezado a ofrecer un aspecto amenazador. El viento arreció e impulsó al Discovery hacia uno de los bajos que tanto atractivo habían ofrecido a su llegada a la bahía del Refugio, ya que desviaba la llegada de los icebergs. Sin embargo, al sentir los golpes del casco contra las rocas comprobaron que el bajo era un arma de doble filo. Entonces sucedió algo que sembró el desánimo entre la tripulación: se detuvieron los motores. «Tras echar la sonda a intervalos

regulares, a lo largo del barco y desde el extremo del botalón de foque —explicó Wilson—, comprobamos que no había posibilidad alguna de pasar por encima del bajo. Debíamos retroceder para zafarnos de aquel obstáculo.» Sin embargo, lo único que podían hacer de momento era esperar.

«A la hora de comer —prosiguió Wilson—, el capitán me confesó que temía por el barco... Los marineros también opinaban que el barco no saldría de aquélla y cuando nos sentamos a cenar, a las seis de la tarde, el ambiente era de lo más apesadumbrado.»

Por otra parte, algunos miembros de la tripulación actuaban como si no pasara nada y Bernacchi comentó el caso de un camarero que barrió la sala de oficiales y se puso a sacar brillo a la cubertería de plata. «Mulock estaba de guardia —explica Wilson—, y a la mitad de la cena bajó a informarnos que el viento amainaba, que el barco había empezado a virar y que nos estábamos zafando del bajo hacia atrás... Los maquinistas se pusieron manos a la obra enseguida y cuando lograron encender los motores, dimos marcha atrás. Sonó la orden de todos a cubierta y empezamos a correr de una borda a la otra, para balancear el barco... Pasamos media hora pasando de un lado al otro, mientras los motores seguían trabajando incansables.»

Por fin Scott pudo dar la orden de atrás toda y el Discovery se zafó de los bajos, para reunirse con el Terra Nova en mar abierto. Incluso tras aquella aventura, Scott seguía con ganas de explorar un tramo más de costa, pero el timón dañado, la falta de carbón y los vientos en contra le obligaron a dirigirse a Nueva Zelanda. Sólo permaneció en la Antártida George Vince, para vigilar la base abandonada.

10

Una promesa incumplida

A su llegada al puerto de Spithead el 10 de septiembre de 1904, el Discovery tuvo un recibimiento caluroso de la nación. Durante los dos años y tres meses de su ausencia, había concluido la guerra de los Bóers y por lo menos durante un tiempo se había desvanecido el sentimiento generalizado de que la grandeza del Imperio tocaba a su fin. Cuando el Discovery zarpó en el año 1901, la guerra parecía encaminarse a una derrota inevitable, a manos de los insignificantes pero aparentemente invencibles bóers. Sin embargo, en 1904 se había logrado un armisticio del todo honorable. Como estímulo adicional para levantar la moral del pueblo, a principios de 1904 la prensa británica había celebrado con gran algarabía la incursión aventurera en el Tíbet del comandante Francis Younghusband, que había llegado a las murallas de la ciudad prohibida de Lhasa. Esta hazaña había avivado el interés de la nación por los relatos de aventuras, de modo que la llegada de Scott de la misteriosa región de la Antártida no pudo suceder en mejor momento. Fue todo un éxito de relaciones públicas, aunque ni Clements Markham ni los demás involucrados se habían preocupado de la cuestión.

A sus treinta y seis años de edad, Scott se convirtió en héroe nacional. Uno de los primeros en dar la bienvenida al Discovery a su llegada a Inglaterra fue Ernest Shackleton, que tras su propio regreso un año antes, se había dedicado a defender los intereses de Scott contra sus críticos en el

Ministerio de Marina. Shackleton sabía que Scott no necesitaba una misión de rescate y que no la recibiría con los brazos abiertos, así que había rechazado una oferta de ponerse al mando del Terra Nova. De haber sentido algún rencor personal hacia Scott, es probable que hubiera aprovechado la ocasión para marcarle un gol al capitán. Por el contrario, escribió la siguiente nota para darle la bienvenida a Scott:

Mi muy estimado capitán Scott,

Escribo esta carta para darte la bienvenida y celebrar tu regreso sano y salvo, tras una temporada tan prolongada y repleta de desafíos... Me alegro mucho de que la expedición haya resultado un éxito tan rotundo y de que podrás disfrutar de un merecido descanso de tu trabajo. Sin duda sabrás que me he casado y que he conseguido el empleo de secretario del Royal Scottish Geographical Society (RSGS). Sólo me pagan 200 libras [14.000 euros] al año, pero es mejor que hacerse a la mar... Pensé en enrolarme en otra expedición, pero he renunciado a la idea ya que nadie parece tener fondos para invertir y además, ahora que estoy casado debo ganar algún dinero.

Más adelante, Shackleton se reunió con Scott y con Markham y los tres pasaron «una velada muy amena», demostrando así que no había ningún rencor entre ellos. La RSGS decidió otorgar a Scott su medalla más prestigiosa, el rey le invitó a pasar unos días con él en Balmoral y los miembros del Almirantazgo que se mostraban más críticos hacia el capitán no tardaron en cambiar de parecer para loar sus hazañas, por lo menos en público.

Scott extendió sus propias alabanzas y agradecimientos a sus hombres y oficiales, en numerosas conferencias que pronunció a lo largo y ancho del país. Shackleton le acompañó a un buen número de homenajes y audiencias y jamás mostró el menor resentimiento hacia Scott. Armitage participó activamente en la preparación del Discovery para abrirlo al público, tras su llegada a Londres; en la cena inaugural de aquella exposición, brindó a la salud de Scott como compañero y como líder, por el que todos los hombres del Discovery «harían cualquier cosa y lo sacrificarían todo».

Ese mismo año, un reportero del Daily Mail que había asistido a una conferencia de Scott, frente a 7.000 espectadores en el Royal Albert Hall londinense, insinuó en un artículo que el capitán había acusado a Shackleton de hacerse el enfermo durante el viaje. Scott escribió una airada carta de protesta al redactor:

Se deriva de su artículo que tras los problemas de salud del señor Shackleton, durante el viaje al sur, hubo que llevarle en el trineo durante 150 millas. En realidad, a pesar de su pésimo estado de salud y de lo preocupados que estábamos por él, el señor Shackleton demostró un coraje y una resistencia admirables, y logró seguir avanzando junto al trineo sin convertirse en una carga para nosotros.

Tanto el doctor Wilson como yo mismo acusamos el esfuerzo realizado durante aquellas jornadas agotadoras, pero el avance fue mucho más agotador para un hombre enfermo, que bajo circunstancias normales estaría guardando cama.

Espero que entienda los motivos de mi insistencia en recordar el valor y el carácter que demostró el señor Shackleton. Debo instarles a que rectifiquen las declaraciones vertidas en su artículo.

Scott tenía la posibilidad de rebatir las afirmaciones vertidas en el Daily Mail, pero las aseveraciones críticas de Armitage llegarían después del fallecimiento del capitán.

El Ministerio de Marina le concedió un permiso especial de nueve meses y Scott se dedicó a escribir un libro sobre la expedición del Discovery. Al igual que la mayoría de los autores noveles, dudaba de su capacidad de completar un libro, pero terminó en el verano de 1905 y en octubre de ese mismo año, se publicaron los dos tomos de The voyage of the 'Discovery', con un impresionante despliegue de bocetos realizados por Wilson y fotografías tomadas por Skelton. Las reseñas de los críticos fueron muy elogiosas. En la actualidad, un boceto original de Wilson puede costar hasta 9.000 euros, pero cuando Scott ofreció a Wilson 100 libras (7.000 euros) por la colección de su obra, el artista se negó a aceptar pago alguno, aunque Scott insistió en pagarle de todos modos.

La llamada misteriosa de las llanuras polares, conocida por los noruegos con el nombre de polarhüller, es capaz de atraer a los exploradores una y otra vez a las latitudes más extremas, y ni Scott, ni Shackleton, ni dos de sus compañeros del Discovery fueron inmunes a la llamada. Es posible que el libro de Scott contribuyera a acelerar los planes expedicionarios de Michael Barne, Teddy Evans (un oficial del Morning) y Shackleton. Sin embargo, en ningún momento —excepto en las divagaciones autobiográficas de Armitage— sugirió Shackleton que el resentimiento hacia Scott fuera un acicate de su carrera posterior como explorador. Es probable que el hecho de haber tenido que regresar temprano, por problemas de salud, contribuyera a la necesidad de demostrar su valía, pero de ningún modo se trataba de un resentimiento mezquino hacia Scott.

Cuando Scott pudo dar por terminado el autoexilio que se había impuesto para escribir el libro, empezó a aceptar algunas de las invitaciones sociales que le llovían, gracias a su fama recién adquirida. Se codeó con eminencias literarias como el dramaturgo escocés James Barrie, afamado autor de Peter Pan, y conoció al artista Aubrey Beardsley. En una comida organizada por la hermana del pintor, Mabel, Scott se fijó en una bella escultora llamada Kathleen Bruce. Cuando salió de la fiesta, Scott la siguió a una distancia prudencial pero no se atrevió a dirigirle la palabra. Por fin, un año más tarde se la presentaron, en otra fiesta en casa de los Beardsley y Scott se dedicó a cortejarla con tesón.

Kathleen tenía trece años menos que Scott y su carácter extrovertido y excéntrico estaba en contraposición con la reserva y la formalidad del capitán. Al igual que Scott, tenía sangre escocesa: su padre era un párroco residente en Wiltshire, que descendía del héroe escocés Robert the Bruce. Acababa de regresar después de una temporada en París, donde vivía en la rive gauche y estudiaba escultura con Rodin. Durante su estancia en Francia, había desarrollado una buena amistad con la alocada bailarina Isadora Duncan y con otros destacados bohemios de la época. Sin embargo, era tan capaz de codearse con la alta sociedad como con los más mendigos de París que poblaron sus cuadros y le traía sin cuidado lo que opinaran sobre ella los demás. Desechó a numerosos pretendientes de razas y orígenes variados, para conservar una virginidad muy propia de la época.

Abrigaba el sueño de que cuando se entregara a un hombre, él se convertiría en el padre de sus hijos y por consiguiente, debía ser perfecto.

No está muy claro por qué demostró más interés en Scott que en sus pretendientes anteriores, ni siquiera tras leer su diario. Era una mujer muy convencida de sus ideas y al igual que Scott, a veces mostraba una lengua muy afilada. Sin embargo, se complementaron bien con naturalidad. Kathleen reconocía su esnobismo intelectual, pero nunca demostró una actitud de superioridad social. Jamás había sufrido la pobreza y no daba mucha importancia al dinero, a diferencia de Scott, que había tenido que desarrollar una gran frugalidad durante su vida. Algunos meses después de pedirle que se casara con él, Scott confesó a Kathleen alguna de sus preocupaciones en una carta: «Ardo en deseos de casarme contigo, pero sería absurdo fingir que podré hacerlo sin grandes esfuerzos... Mi madre tiene sesenta y siete años y es terriblemente frágil. La vida le ha jugado algunas malas pasadas y me he propuesto que pueda disfrutar de sus últimos años de vida sin angustias».

Scott no tenía nada claro que pudieran casarse, cuando él enviaba la mitad de sus exiguos ingresos a su madre. Incluso envió a Kathleen un plan para su vida en común, que había redactado como si de una expedición se tratara: 25 libras para la lavandería, 15 libras para el carbón, cinco libras de papelería, 45 para pagar a una muchacha, 10 chelines cada uno por semana, para los gastos de comida, en total 329 libras (23.000 euros) al año. A Scott le acosaban las dudas sobre la viabilidad financiera de su matrimonio y sus diferencias de carácter, pero por fin acordaron una fecha para la boda y Scott alquiló una casa en Buckingham Palace Road, en su zona preferida de Londres, donde hoy en día se encuentra la cochera de la Estación Victoria.

A muchos de los compañeros expedicionarios de Scott, incluido Wilson, les costó aceptar a Kathleen: no tenía pelos en la lengua ni acostumbraba a rehuir una confrontación. Su diario incluye opiniones sobre notables personajes públicos, como el pez gordo del gobierno lord Birkenhead: «Imagino que en el mundo no habrá otro individuo tan repugnante como él... Debería morir. Siempre supe que era un borracho y un libertino, pero no sabía que su lengua fuera tan viperina». Sus opiniones sobre Winston

Churchill fueron un poco más moderadas: «Quizá sea cierto que es un genio, pero lo disimula muy bien...».

Durante estos años de cortejo y noviazgo, Scott no prestó mucha atención a la posibilidad de organizar más expediciones polares, pero su libro sobre el Discovery animó a Michael Barne, que propuso a Shackleton que organizaran un viaje hacia el sur. Ambos se reunieron con Clements Markham en octubre de 1905 para informarle de sus planes, un mes después de la publicación del libro de Scott. Sin embargo, la Royal Geographical Society rechazó sus planes y desecharon el proyecto.

Al parecer, en septiembre del año siguiente Scott había empezado a albergar nuevas ilusiones polares y se dirigió a Markham para proponerle una nueva expedición. Scott también propuso a Barne que se uniera a la expedición y, curiosamente, su propuesta se cruzó con una carta del mismo Barne, que le instaba a retomar sus actividades como explorador. Ninguno de los tres divulgó este intercambio de correspondencia y nadie se enteró de los incipientes planes de Scott, ni siquiera Shackleton, hasta el 18 de febrero del siguiente año. Scott y Barne estaban convencidos de que el mejor método para viajar hacia el polo no sería la tracción humana ni los perros, sino alguna clase de automóvil capaz de avanzar por la nieve. Scott encargó a Barne que investigara la viabilidad de un aparato de esas características, ya que él debía hacerse de nuevo a la mar si quería mantener su posición en la Armada británica. Las fuerzas navales estaban al mando del almirante Jacky Fisher, que mostraba una clara preferencia por los oficiales de navio, por encima de los exploradores, a la hora de repartir promociones. En la Navidad de 1906, Scott planteó sus ideas embrionarias sobre una nueva expedición a la Antártida a otro veterano del Discovery, el topógrafo George Mulock, que accedió a unirse al proyecto. Scott también había dado un paso importante al informar de forma confidencial a sir George Goldie, presidente de la RGS, y a su secretario, el doctor John Keltie, de sus planes de viajar de nuevo al sur.

Durante todo este proceso de planificación, Scott supuso que tenía el camino completamente libre. Los grandes especialistas en asuntos polares, como el almirante estadounidense Peary y su compatriota el doctor Frederick Cook, o el noruego Roald Amundsen, tenían las miras puestas en

el polo Norte, mientras que Shackleton había informado a Scott tras el regreso del Discovery en 1904 que no pensaba realizar más viajes de exploración. Por consiguiente, Scott no tenía prisa alguna en divulgar sus aún inciertos planes de viaje, cuando regresó al servicio activo en alta mar, a principios del año 1907. Keltie, Barne y Mulock también guardaron el secreto sobre los planes de Scott.

Shackleton también ignoraba que Scott, su antiguo jefe, pensaba organizar otra expedición y había dejado su empleo en la RSGS para probar suerte en la política, sin mucho éxito. A finales de enero de 1907, Shackleton se enteró por los rumores que recorrían la RGS que un polaco residente en Bélgica, Henryk Arktowski, contemplaba un intento de alcanzar el polo sur mediante trineos motorizados. Al parecer, Arktowski pensaba utilizar la ruta abierta por Scott durante su viaje al sur, por el estrecho de McMurdo. Shackleton había empezado a trabajar para un acaudalado empresario de Clydeside, llamado William Beardmore, y le propuso que patrocinara para un viaje de exploración. Cuando Beardmore accedió, Shackleton acudió raudo a la RGS para informar al secretario, John Keltie, de sus planes. Keltie no informó a Shackleton de los planes alternativos de Scott, ya que éstos eran confidenciales; por consiguiente, Shackleton supuso que tenía el camino libre para anunciar sus planes en público. Ese mismo día, el 11 de febrero de 1907, Shackleton se topó con Arktowski en la RGS y éste le dijo que pensaba anunciar sus planes aquella misma noche, en una cena de la RGS. Ni corto ni perezoso, Shackleton se le adelantó y anunció sus propios planes en la cena, minutos antes de que lo hiciera Arktowski. Tras la cena, Shackleton informó al periódico The Times que había lanzado un proyecto nacional de exploración, para vencer a un rival extranjero.

Cuando al cabo de una semana, Scott se enteró de la extraordinaria noticia lanzada por Shackleton, estaba pasando por un complicado trance a bordo del barco HMS Albemarle. Debido a una colisión grave en aguas atlánticas, Scott temía que el futuro de su carrera naval corría un verdadero peligro. El día de Año Nuevo de 1907, Scott se había puesto al mando del acorazado Albemarle y al cabo de seis semanas, justo antes de que Shackleton notificara sus intenciones, se encontraba en medio de unas

complicadas maniobras en el Atlántico, al oeste de Portugal. Durante una noche cerrada, ocho buques de guerra de acero avanzaban a toda máquina sin luces, en una formación escalonada y con sólo doscientos metros de separación de un barco al siguiente. Scott se ausentó del puente de mando durante unos instantes, para entregar un mensaje dirigido al almirante, cuando de pronto oyó que los motores se detenían y echaban marcha atrás. A continuación hubo un impacto espantoso, cuando la proa del Albemarle embistió a otro barco.

La noticia del accidente, vinculado al nombre del capitán Scott, no tardó en saltar a las portadas de todos los periódicos. Scott escribió a su madre para avisarle de que se celebraría una investigación oficial y aunque más adelante la pesquisa le absolvió de toda culpa, el día que llegó la noticia de los planes de Shackleton, el capitán aún se enfrentaba a la tensión de un futuro muy incierto, que podía incluir un consejo de guerra y una deshonra imborrable. Dadas las circunstancias, la carta de respuesta que escribió Scott a Shackleton el 18 de febrero de 1907 puede considerarse comedida:

Mi muy estimado Shackleton,

Me he enterado por el Times del 12 de febrero que estás organizando una expedición para recorrer nuestra vieja ruta. La situación es un poco incómoda para mí, ya que había anunciado mis intenciones de hacer lo mismo, e incluso he celebrado reuniones para hablar del asunto. En realidad, siempre he querido llevar a cabo otro intento, pero debido a mi dependencia de la Armada tuve que reintegrarme en el servicio activo para adquirir más experiencia, antes de pedir más tiempo de permiso. Durante ese lapso decidí mantener mis planes en secreto, pero ya he puesto en marcha los preparativos y Michael Barne se encuentra en Londres, organizándolo todo hasta agosto, cuando espero poderme ocupar de nuevo de la expedición. Comprenderás que tu anuncio afecta de lleno a mis planes, mucho más que si lo hubieras anunciado hace dos meses, cuando informé por primera vez a la Geographical Society y a otros de mis intenciones.

No hace falta que te diga que no deseo perjudicarte a ti ni a tus planes, pero de algún modo siento que tengo un derecho previo a esa zona, al igual

que Peary reclamó el estrecho de Smith y muchos exploradores de Africa adquieren derechos sobre su zona de influencia. Estoy convencido de que estarás de acuerdo conmigo y, asimismo, no me cabe duda de que sólo decidiste usar la ruta del Discovery sin consultármelo porque ignorabas mis planes... Tenía intención de retrasar un poco mis planes, para probar todo el material a fondo antes de zarpar.

Scott terminó su carta con una posdata:

Confio en que si lo hablamos un poco, podremos trabajar coordinados en vez de enfrentarnos. No creo que los extranjeros logren gran cosa. La zona está a nuestra disposición.

Ese mismo día, Scott redactó una segunda carta para Shackleton, en la que le contaba más a fondo sus impresiones, sus intenciones y sus reservas:

No quiero pecar de egoísmo ni perjudicar a nadie, mucho menos a alguien a quien considero parte de mi equipo, pero sigo opinando que cualquiera que haya tenido algo que ver con la exploración estará de acuerdo en que la zona me corresponde... Ahora la pregunta es la siguiente: ¿qué piensas hacer? Si te diriges al estrecho de McMurdo tendrás que utilizar unas instalaciones para el invierno, que sin duda alguna me corresponden y yo me veré obligado a cancelar mi expedición, o a buscar otro lugar... A mi pesar, debo recordarte que fui yo quien te llevó al sur por primera vez y que durante aquel viaje, todos mostramos una lealtad intachable entre nosotros...

Creo que en las circunstancias actuales, aún podríamos llegar a un acuerdo... Mi estimado amigo, sería una tremenda lástima apresurar una expedición que debe culminar el trabajo realizado con el Discovery... También he decidido informar del caso a Wilson, a quien ambos respetamos y cuya integridad es incuestionable. Pediré su opinión y le instaré a que se ponga en contacto contigo...

Me despido por el momento pero dada la importancia del asunto, te ruego que respondas con toda franqueza.

La respuesta de Shackleton tardó quince días en llegar, ya que la envió primero a Wilson, que se había convertido en el intermediario entre ambos, y le pidió su opinión. «Creo que deberías renunciar a utilizar la base de McMurdo —respondió Wilson—. Coincido con Scott en que él tiene derecho a utilizarla antes que nadie.» Se intercambiaron varias cartas y, por fin, parecían haber llegado a un acuerdo aceptable para todas las partes. Shackleton había seguido con sus preparativos y había empezado a contratar a los miembros de su equipo, pero aseguró a Scott que no había tenido el menor indicio de los planes del capitán antes de recibir su carta. También atestiguó su intención de llevar a cabo una expedición lejos de la zona reclamada por Scott, en el estrecho de McMurdo. A continuación, en una carta enviada el 8 de marzo, Shackleton informó a Clements Markham de las condiciones acordadas:

Siempre albergué la esperanza de regresar a nuestras viajes instalaciones, aunque la posibilidad real de hacerlo sólo haya surgido hace muy poco. Sin embargo, habrá que cambiar los planes ya que el capitán Scott me ha informado de su intención de hacer otro intento... No tenía la menor sospecha de que así fuera y en realidad, cuando estábamos en el sur nos dijo que su trabajo en la Armada se lo impediría... Hemos intercambiado cartas sobre la cuestión y me ha confirmado sus intenciones; le he respondido que por supuesto renunciaré a la base del estrecho de McMurdo...

Espero que Scott consiga una buena provisión de fondos y que su expedición sea todo un éxito. Imagino que querrá alcanzar el polo y yo jamás he ocultado que ésa es una de mis metas. Sin embargo, creo que es posible lograrlo y, al mismo tiempo, resolver el misterio de la Barrera helada.

El 16 de marzo, Scott envió a Shackleton una misiva amistosa dándole las gracias por su gentileza al cambiar de planes de un modo tan honroso y por «el sacrificio que has decidido realizar». A pesar de la buena educación de la que hicieron gala, a partir de entonces la relación entre Scott y Shackleton había cambiado irremediablemente. Jamás perdieron el respeto

mutuo, pero empezaron a considerarse rivales en busca de un mismo objetivo; como tales, eran susceptibles de sufrir malentendidos y de ser víctimas de los enredos malintencionados de la prensa.

Ambos se reunieron el 17 de mayo y Shackleton resumió en una carta a Scott el acuerdo al que habían llegado:

Para dejar claros los arreglos y los planes de ambas expediciones, respecto al cuadrante de Ross de la Antártida, siguiendo tu consejo he decidido ponerlo todo por escrito... Te cedo la base del estrecho de McMurdo y procuraré desembarcar en el lugar conocido como la entrada de la Barrera, o en la Tierra del rey Eduardo VII... No me acercaré a la costa de la Tierra de Victoria en absoluto. Si resulta imposible desembarcar en la Tierra del rey Eduardo VII, en la entrada de la Barrera, o más al noreste, quizá trate de desembarcar en algún otro lugar. Creo que esto resume mis planes y pienso respetar escrupulosamente lo acordado.

Tres días después de que Shackleton enviara esta carta, el explorador estadounidense Frederick Cook anunció sus planes de alcanzar el polo sur, partiendo de la isla de Ross. Shackleton aceleró sus preparativos y compró el Nimrod, un barco construido en Dundee para la caza de la foca. En julio de 1907 zarpó rumbo al mar de Ross, con una tripulación que incluía a Frank Wild y a Ernest Joyce del Discovery. Ninguno de los oficiales del Discovery estaban disponibles para unirse a la expedición del Nimrod y Wilson tuvo que rechazar la invitación de Shackleton, por culpa de un compromiso previo. «Con Scott —escribió Wilson a Markham—, será un honor caer en cualquier grieta helada del mundo. Siento mucho aprecio por él.»

Mientras avanzaban las negociaciones y los planes de Shackleton, Scott permaneció otros siete meses al mando del Albemarle hasta que le relevó el capitán Johan, que después se convertiría en el conde de Jellicoe, almirante de la flota. Después del Albemarle, Scott se puso al mando del HMS Bulwark, buque insignia de la división Nore. La misión del Bulwark era la defensa de las aguas territoriales de Inglaterra y Scott tuvo que delegar en Michael Barne, que sobrevivía gracias al medio salario que recibía de la

Armada. A Barne le correspondía ocuparse del trineo motorizado, una parte esencial de los planes de Scott para alcanzar el polo sur. Scott no era el único que creía en las posibilidades de la motorización: el gran explorador francés Jean Charcot había encargado un trineo motorizado, de los fabricantes parisinos De Dion Bouton, al mismo tiempo que Michael Barne. Ni el modelo de Barne, ni el parisino, ni un tercer prototipo construido en Finchley, que utilizaba la novedosa idea de una oruga continua en vez de ruedas, demostraron mucha efectividad durante las pruebas preliminares. Sin embargo, Scott decidió guardar paciencia con la esperanza de que los ingenieros no tardarían en lograr algún avance. Sabía que aun en el caso de que el intento de Shackleton fracasara, el polo no le esperaría eternamente.

En enero de 1908, el Nimrod de Shackleton llegó al extremo oriental de la Gran Barrera helada, a una zona alejada del territorio reservado por Scott. Shackleton había prometido al capitán que procuraría desembarcar ahí, pero tuvo una discusión importante con el patrón del Nimrod; el capitán Rupert England era un hombre cauto, nacido en Yorkshire, que acusó a Shackleton de ser un inconsciente y de arriesgar el barco al querer explorar entradas que, en su opinión, eran trampas mortales. La nueva región, bautizada en 1901 por Scott con el nombre de Tierra del rey Eduardo VII, no parecía ofrecer ni un buen puerto para desembarcar, de modo que el Nimrod se dirigió al oeste y recorrió el litoral de la barrera, en busca de alguna entrada como la que habían utilizado con Scott para los ascensos en globo aerostático.

Sin embargo, desde entonces se habían desprendido grandes masas de hielo de la barrera y habían desaparecido muchas de las entradas descubiertas no sólo durante la primera visita del Discovery, sino también por los barcos Erebus y Terror de Ross y el Southern Cross de Borchgrevink. Dos de las entradas documentadas por Borchgrevink habían sido sustituidas por una bahía mucho mayor, a la que los hombres del Nimrod llamaron la bahía de las Ballenas. Shackleton decidió que sería una locura utilizarla de base, ya que cualquier desprendimiento posterior podría enviar a la deriva el campamento base, como parte de un iceberg gigante. Empezó a temer que no tendría más remedio que instalarse en la única

bahía conocida y disponible: el estrecho de McMurdo, que era justo el lugar en el que le había prometido a Scott que no desembarcarían.

El médico principal del Nimrod, el doctor Eric Marshall, opinaba que la bahía de las Ballenas era una opción perfectamente aceptable y que Shackleton podía pensar desembarcar en McMurdo... «Tiene madera de canalla, a pesar de lo que pueda decir a todo el mundo cuando regrese.» Poco tiempo después, el Nimrod se salvó por los pelos de una colisión de icebergs mientras buscaba desesperadamente un punto de desembarque alternativo al estrecho de McMurdo. Cuando Shackleton se resignó a que sus únicas opciones consistían en cancelar la expedición o romper la palabra otorgada a Scott, se dirigió al estrecho de McMurdo con pesar. «He pasado por un infierno —escribió Shackleton a su esposa, Emily—. Las fuerzas de la naturaleza me han obligado a romper la promesa que le hice a Scott.»

A miles de kilómetros de distancia, Scott ni siquiera podía acelerar sus planes porque no contaba con un trineo motorizado confiable, pero cuando oyó que Shackleton había hecho caso omiso del acuerdo alcanzado, jamás se lo recriminó en público. Guardó su disgusto para sí y sólo lo expresó en cartas a su familia.

El primer contacto de Shackleton con la Antártida había sido como hombre de confianza de Scott, pero ahora se disponía a tratar de alcanzar el polo Sur por una ruta extraoficialmente reservada para Scott. Hoy en día, mucha gente diría: «¿Y qué? Yo habría hecho lo mismo en su lugar». Sin embargo, hace casi un siglo prevalecía aún un código de conducta, de honor, en el que una promesa era algo sagrado. Cuando Shackleton regresó a Inglaterra, su viejo amigo y compañero de expediciones Edward Wilson dejó muy claro que en su opinión, una promesa incumplida era algo imperdonable y jamás le volvió a dirigir la palabra.

El francés Jean Charcot, que también realizaba experimentos con los trineos motorizados, expresó su opinión al respecto: «No cabe duda de que el mejor camino para alcanzar el polo es la Gran Barrera helada, pero entendemos que les corresponde a los exploradores ingleses y no tengo intención de entrometerme en territorio ajeno». Amundsen, que a la postre se convertiría en el gran rival de Scott, expresó una opinión parecida en una

carta a Nansen: «No tengo intención de hostigar a los ingleses en su ruta. Es incuestionable que ellos tienen un derecho prioritario y debemos conformarnos con lo que ellos desechen».

En los ambientes polares actuales, hay quienes están de acuerdo con la opinión de Eric Marshall y sospechan que Shackleton siempre tuvo la intención de utilizar la base de McMurdo, a pesar del acuerdo alcanzado con Scott. Yo discrepo de esta teoría y la investigación reciente realizada por Robert Headland, archivero del Instituto Scott de Investigaciones Polares, también parece desmentirla. Headland presenta como prueba un proyecto filatélico organizado por Shackleton, antes de su llegada a la Antártida: un sello conmemorativo neozelandés de un penique, con las palabras «Tierra del rey Eduardo VII». Durante su estancia en Nueva Zelanda, el primer ministro nombró a Shackleton jefe oficial de correos y éste inauguró una sucursal del servicio postal neozelandés mientras estuvieron fondeados frente a la bahía de las Ballenas. No parece probable que Shackleton se hubiera tomado tantas molestias, si no hubiera tenido la intención de desembarcar en la Tierra del rey Eduardo VIL En mi opinión la promesa de Shackleton fue sincera, pero las circunstancias le obligaron a desembarcar en McMurdo, para su disgusto.

En cualquier caso, la estancia del Nimrod en el estrecho de McMurdo fue una fuente de preocupaciones constantes para Shackleton. Una gran barrera de hielo impedía el acceso a Hut Point, los intentos de desembarcar y utilizar un automóvil con ruedas modificadas para el hielo resultaron ser un fracaso estrepitoso. Incluso hubo un accidente durante el desembarco, en el que un miembro de la tripulación perdió un ojo. Cuando por fin Shackleton logró desembarcar todo el material en un puerto natural junto al cabo Royds, unas diez millas al norte de la bahía del Refugio, se había peleado con el capitán England y la tensión crecía entre los demás expedicionarios. En una ocasión, frente al cabo Royds, Shackleton arrancó de las manos del capitán England el tubo que comunicaba el puente con la sala de máquinas y dio la orden de «avante a toda máquina». El capitán a su vez le arrebató el comunicador y procedió a dar la orden de «atrás toda».

En la siguiente expedición de Shackleton, en 1914, el explorador incurrió en otra disputa territorial cuando anunció que desembarcaría en una

base de la bahía de Vahsel, en la costa del mar de Weddell. El aventurero austrohúngaro Félix Kónig había reclamado esa zona con anterioridad y la Sociedad Geográfica de Viena escribió a la Royal Geographical Society, con una queja oficial sobre las acciones de Shackleton. Cabe preguntarse si Shackleton era proclive a los pequeños engaños. En 1956 el más importante explorador polar australiano, sir Douglas Mawson, contó sus experiencias con Shackleton: «Durante algún tiempo me estuvo traicionando... Más adelante comprobé con indignación que se había estado aprovechando de mis propuestas... Había obtenido ofertas importantes de fondos y la sociedad científica australiana accedió a concederme un tercio de su presupuesto, pero sólo si Shackleton se mantenía completamente al margen de la expedición».

Mientras Shackleton pasaba el invierno de 1908 en el cabo Royds, Scott proseguía con su carrera naval al mando del Bulwark, seguía alentando los preparativos polares de Michael Barne, se preparaba para contraer matrimonio y revisaba los resultados científicos de la expedición del Discovery. La actividad era febril. «Estoy muy, muy ocupado —escribió Scott—, desde las seis y media cuando me levanto, hasta las once y media de la noche, cuando me acuesto. Podrás imaginar todo lo que tengo que hacer: barco nuevo, nuevos oficiales, nueva tripulación...»

Unos tres años después de que los científicos del Discovery entregaran los resultados de sus experimentos a los organismos de investigación encargados de analizarlos, empezaban a publicarse los primeros estudios sobre sus trabajos. Bernacchi comentó que la expedición no disponía de fondos para que los mismos científicos del Discovery analizaran y publicaran los resultados, así que la ingente tarea había recaído en los científicos que trabajaban para diversos departamentos del gobierno. Se habían vertido críticas contra el trabajo del físico Bernacchi y el aprendiz de meteorólogo Royds, pero cuando Scott estudió los informes, comprobó que las propias críticas del instituto de meteorología presentaban graves incongruencias. Por ejemplo, se habían cometido errores al transcribir los datos de la expedición, como la ubicación de los campamentos diarios e incluso la aplicación de la variación magnética, en los informes de las expediciones en trineo. Scott y sus científicos estaban enfurecidos y el

capitán solicitó que se organizara una investigación oficial. Sin embargo, la Royal Society rechazó la solicitud para no dejar en evidencia a figuras consagradas del mundo científico. El almirante Mostyn Field era un antiguo oponente de Scott, que en 1901 se había opuesto con virulencia al nombramiento del capitán como jefe de la expedición del Discovery. Había llegado a ser hidrógrafo principal de la Armada y desde su posición oficial, también se opuso a una investigación de los estudios científicos. Sin embargo, para apaciguar a Scott concentró las críticas en el equipo científico de la expedición, exonerando al capitán de cualquier culpa. Esto sirvió para enfurecer aún más a Scott, pero tenía las manos atadas y no consiguió una reevaluación justa y oportuna del informe. Cuando finalmente se realizó un estudio objetivo en 1913, fue demasiado tarde para que Scott lo viera.

Se tardaron décadas en analizar gran parte de los datos recogidos por el Discovery y no fue hasta la década de 1960 cuando se pudo constatar sin ningún género de duda la enorme superioridad del trabajo realizado en aquella expedición, por encima de todas las demás de su época. Asimismo, desde la perspectiva de la exploración geográfica, hubo otras cuatro expediciones nacionales (las de Drygalski, Bruce, Nordenskjóld y Charcot) que se dirigieron al sur a principios de siglo, pero que apenas lograron poner pie en el continente antartico.

Los hombres del Discovery fueron los primeros en volar sobre la Antártida (en globo) y en tomar fotografías aéreas del continente. A Thomas Hodgson siempre se le ha considerado el pionero de la biología marina en la Antártida y un equipo de treinta y dos especialistas en la materia transcribió sus resultados impresionantes en una obra de cinco tomos. Gran parte de sus descubrimientos consistían en especies marinas desconocidas hasta entonces. Edward Wilson, a su vez, descubrió nuevas especies de ave y realizó estudios originales sobre la vida y comportamiento de las aves en la Antártida. Sus estudios incluyeron la primera investigación de las colonias de cría de los pingüinos emperador. Sus magníficas acuarelas de paisajes se han convertido en piezas codiciadas para coleccionistas del mundo entero. Charles Royds y sus asistentes recogieron datos meteorológicos durante dos años sin interrupción alguna e identificaron el fenómeno del invierno

antartico uniforme, en el que las temperaturas se mantienen más o menos estables durante toda la estación invernal; sus hallazgos suscitaron gran interés entre meteorólogos de todo el mundo. Scott, Evans y Lashly entraron a los insólitos valles áridos de la Tierra de Victoria, durante una de las veintiocho salidas en trineo que realizaron los expedicionarios en condiciones muy adversas. Louis Bernacchi recogió lecturas magnéticas, a menudo coordinadas con las del equipo alemán de Drygalski, que combinadas con los datos recogidos por Armitage y Mulock permitieron fijar la posición del polo sur magnético, con tanta precisión como si lo hubieran alcanzado. Los resultados obtenidos, junto con los de Drygalski, permitieron trazar una carta magnética del hemisferio sur que tanto querían alemanes y británicos, y que fue un elemento clave de la navegación por las rutas marítimas meridionales hasta el advenimiento de la navegación por satélite.

Realizaron el primer descubrimiento del siglo XX en la Antártida, cuando hallaron la Tierra del rey Eduardo VII, cuya costa formaba el límite oriental de la Gran Barrera helada. Acertaron en su valoración de que la Gran Barrera helada era una enorme masa flotante, conectada a la masa continental con un efecto bisagra. Divisaron una inmensa cordillera —la Transantártica— y la trazaron en el mapa hasta los 83° de latitud sur, unas 320 millas en total. El viaje al sur no alcanzó el polo, pero estableció una ruta y llegó hasta los 82° 11' sur. Hartley Ferrar, el pionero de la geología antártica, recogió una extensa selección de ejemplares de roca, incluido el fósil de una hoja que definió la posición de la Antártida en el supercontinente tropical de Gondwana, hace 300 millones de años. Sus muestras y los indicios recogidos por los demás expedicionarios apuntaban a que la Antártida era una masa continental, en vez de un archipiélago de islas.

El programa científico del Discovery fue un éxito indiscutible, a pesar de las disputas previas entre sus organizadores londinenses, de las condiciones extremas en las que trabajaron y de la falta de experiencia de algunos de los encargados de la investigación, incluido el director activo del programa: el capitán Scott.

En mayo de 1908, Scott escribió a Kathleen henchido de orgullo para contarle que se había convertido en el capitán más joven al mando de un acorazado, con un sueldo anual de 832 libras (58.000 euros actuales). El 2 de septiembre de 1908, Scott se casó con Kathleen en la capilla real del palacio de Hampton Court, bajo una tormenta y con ciento cincuenta invitados entre los que se encontraba el antiguo profesor de arte de Kathleen, Rodin. Tras pasar la luna de miel en Francia (Kathleen confesó que había sido tan «confusa e insegura como lo suelen ser las lunas de miel»), ella se instaló en su casa adosada en Victoria, mientras Scott se hizo de nuevo a la mar con el Bulwark. Ni Scott ni ningún otro oficial de la armada podían bajar la guardia en aquella época, que el almirante sir John Fisher, ministro de la Marina, había emprendido una campaña feroz que desechaba cualquier oficial o buque de guerra que se considerara obsoleto. Scott estaba orgulloso del rendimiento de su tripulación de 750 hombres y así se lo indicó a Kathleen: «A medida que mejoramos nuestra comprensión mutua, logramos aumentar los niveles de confianza mutua y también nuestra eficacia. Sin duda seremos un gran buque de guerra».

Los planes de Scott para la expedición quedaron un poco relegados durante esta época, ya que sabía que Shackleton podía alcanzar el polo Sur en cualquier momento. Michael Barne le llamaba a menudo al Bulwark, para interesarse por la evolución de los planes. «Estaba completamente comprometido con la causa —escribió Scott—, pero por desgracia, no pude ofrecerle muchas noticias.» A Scott los momentos de duda e incertidumbre siempre le habían provocado un ataque del «perro negro», como llamaban sus hermanas a los períodos de depresión y falta de autoestima que aquejaban al capitán. Es posible que Scott padeciera una depresión clínica, que en la actualidad se trataría con medicamentos. Scott tenía éxito, era famoso, disfrutaba de una buena carrera en la Armada y estaba casado con la mujer que amaba. ¿Por qué se desanimaba y valoraba tan poco sus logros? «Soy un terco —escribió a Kathleen—, estoy abatido, me obceco y tengo el ánimo por los suelos... Tú estás tan elevada, que siento que no puedo alcanzarte.»

Le habría ayudado mucho recibir buenas noticias de los ingenieros que trabajaban en los trineos motorizados Finchley, pero no había avances en

ese frente. Los mejores esfuerzos realizados por Scott durante la expedición del Discovery les habían dejado a menos de la mitad del camino del polo, de modo que el capitán daba mucha importancia a la cuestión de los trineos motorizados. Sabía que Shackleton había llevado consigo un automóvil adaptado para el polo y ocho ponis de Manchuria. ¿Ofrecerían éstos la solución? Ni Scott ni Shackleton deseaban repetir la angustiante experiencia que habían vivido con los perros, durante su primer viaje al sur.

Durante los primeros seis meses de su matrimonio, Scott estuvo embarcado la mayor parte del tiempo y apenas vio a su mujer. Una vidente visitó a la pareja durante un permiso de fin de semana del capitán y comentó que Scott era «ocioso, desaliñado, susceptible y con tendencia a la melancolía». Kathleen ratificó el dictamen de la vidente sin dudarlo. Sin embargo, en enero de 1909 puso a su marido de muy buen humor, cuando le dio la noticia de su embarazo. Durante unos instantes, Scott se olvidó del protocolo de la Armada y dio unas cabriolas de felicidad y orgullo por la cubierta, con uno de sus oficiales.

Dos meses más tarde, las condiciones de la pareja mejoraron cuando el Ministerio de la Marina ascendió al comandante en jefe de la flota de Scott a la posición de viceministro y éste decidió que necesitaba un auxiliar para asuntos navales. Ofreció el puesto a Scott, que lo aceptó enseguida. El nuevo cargo le permitía dormir en casa y dedicar el tiempo libre a planificar la expedición polar. El 26 de marzo de 1909, el mismo día en que empezaba a trabajar en su nueva posición, Scott pasaba junto a una estación de tren con su amigo y veterano del Discovery Tom Crean, cuando vio en un titular que por muy poco, Shackleton no había alcanzado el polo. «Creo —dijo a Crean—, que ahora nos toca a nosotros intentarlo.» Enseguida envió un telegrama a Nueva Zelanda, para Shackleton: «Felicidades incondicionales por una expedición tremendamente positiva».

Scott jamás había divulgado en público los detalles de su acuerdo con Shackleton sobre la utilización de la bahía del Refugio como base en la Antártida, ni había hablado con nadie de la promesa que incumplió el irlandés, de modo que sólo un puñado de especialistas en temas polares y los amigos y familiares más cercanos de Scott conocían el caso. Scott y Shackleton no hablaron nunca más del asunto, tras el regreso triunfal de

Shackleton en junio de aquel año. Jamás mostraron señal alguna de antipatía mutua, aunque es muy posible que sintieran la hostilidad natural que puede generarse entre dos individuos ambiciosos que persiguen la misma meta. Sin embargo, no existe prueba alguna de animosidad en el trato entre ambos y por el contrario, lograron alcanzar acuerdos cuando se avecinaba un probable conflicto de intereses. El comportamiento de ambos refleja una considerable dosis de sentido común, aunque en cartas privadas a sus amigos más íntimos y a sus familias, a menudo se quejaban de las acciones del otro, algo que también suele suceder entre hermanos por muy cercanos que sean.

Cuando Shackleton llegó a Londres el 14 de junio de 1909, una masa enfervorizada se agolpaba en la estación ferroviaria de Charing Cross para darle la bienvenida. En comparación con el fervor popular por el triunfo de Shackleton, la llegada de Scott y los expedicionarios del Discovery cinco años antes había sido discreta; el sentir popular había cambiado. El país era mucho más consciente del peligro que suponía para la hegemonía británica el progreso de Alemania y apreciaba cualquier gesta que aumentara la autoestima de la nación. El viaje épico de Shackleton era idóneo y eso le granjeó un apoyo popular mucho mayor que el obtenido por Scott, gracias también al auge de la prensa popular. Shackleton incluso había filmado una película que documentaba sus experiencias en el polo.

Scott no estaba seguro de si debía acudir al regreso triunfal de Shackleton o no, pero el doctor Hugh Mili, valedor del irlandés en la Royal Geographical Society y veterano del Discovery, animó al capitán a que le acompañara. En la estación de Charing Cross se abrieron paso entre la multitud y Scott logró coger la mano de Shackleton y exclamar un «¡Bravo!» al oído del irlandés. A continuación, Shackleton subió a un carruaje con su esposa y sus hijos, desdeñando los automóviles que ya dominaban las calles, y recorrió las calles entre multitudes enardecidas hasta llegar a Trafalgar Square. «Jamás había visto a nadie que disfrutara tanto del éxito», escribió Hugh Robert Mili, que más adelante se convertiría en el biógrafo oficial de Shackleton. Sin embargo, Mili también advirtió que Shackleton «no quería saber nada de la ciencia ni de la Antártida, y le habría dado lo mismo buscar tesoros hundidos en el Caribe».

Scott se alejó sin desvelar su identidad, consciente de que era el momento de gloria de Shackleton. Durante las semanas siguientes, dedicó sus esfuerzos a asegurar que la hazaña de Shackleton obtuviera el reconocimiento debido en lugares estratégicos. En la cena oficial de bienvenida, celebrada en el club Savage, Scott presidió la mesa y habló del logro de Shackleton en términos sumamente elogiosos. También anunció su intención de impedir que los explóradores extranjeros aprovecharan la ruta que habían abierto él y el irlandés, para tomarles la delantera y alcanzar el polo. «En un futuro próximo —dijo—, y antes de que otros países lleguen para adjudicarse el mérito del gran trabajo realizado por el señor Shackleton, este país debe dar un paso al frente y organizar otra expedición.»

El regreso de Shackleton y el interés renovado por el polo Sur que generó entre la población animaron a Scott a seguir con sus propios planes. En primer lugar, quería aprender todas las lecciones que ofreciera la experiencia de Shackleton. El hielo marino había obligado a la expedición del Nimrod a desembarcar en el cabo Royds, veintitrés millas más lejos de la Barrera y por consiguiente también del polo, que Hut Point. Habían pasado un invierno más tranquilo y cómodo en su refugio que en el frío del Discovery. Cinco expedicionarios, ninguno de los cuales tenía mucha experiencia como alpinista, habían logrado ser los primeros en alcanzar la cima del monte Erebus, de 3.800 metros de altura. El prototipo de automóvil polar había resultado inútil, excepto en algunos témpanos planos, así que Shackleton se había concentrado en los ponis y en la tracción humana.

Shackleton dividió a sus hombres en tres equipos. Uno de los grupos, que incluía al australiano Mawson, realizó un viaje épico que permitió alcanzar el polo Sur magnético por primera vez. Otro grupo, dirigido por Raymond Priestley, realizó tareas de exploración geológica en los montes occidentales.

El viaje principal de Shackleton fue el que emprendió con el tercer grupo para alcanzar el polo Sur geográfico. Le acompañaron el veterano del Discovery Frank Wild, un teniente de navio de modales algo bruscos llamado Jameson Boyd Adams y el médico de la expedición, un jugador de

rugby y antiguo alumno de Cambridge llamado Eric Marshall, corpulento y arrogante.

A menudo se ha loado el hecho de que a diferencia de Scott, Shackleton jamás separó a los oficiales de la marinería, en los aposentos invernales de su expedición. Sin embargo, un vistazo a los expedicionarios de clase media y esencialmente civiles que reclutó Shackleton para su expedición revela que una división de ese tipo no habría tenido mucho sentido. Shackleton era el único con derecho a una habitación individual y los demás colgaron sábanas para delimitar su propio espacio. La única división jerárquica era entre el líder y todos los demás, en vez de subdividir a los expedicionarios en diversos estratos.

A finales del invierno de 1908, Shackleton salió con un pequeño grupo de hombres para probar el automóvil adaptado y el siempre crítico Marshall expresó una sensación generalizada de alivio entre los expedicionarios: «Todos nos sentimos aliviados por la ausencia de Shackleton y a nadie le duele reconocerlo. Todos estamos de mejor humor y se han calmado los ánimos. Es fácil ver cuál es la fuente del malestar». Marshall no explicaba en qué consistía ese «malestar» y es evidente que Shackleton no guardaba ningún rencor especial hacia él, ya que le seleccionó como médico y navegador principal del viaje hacia el sur.

Los perros que habían llevado consigo permanecieron en la base cuando Shackleton salió rumbo al polo, el último día de octubre de 1908. Los cuatro ponis que habían superado el invierno demostraron ser mucho más útiles que los perros entrenados por Shackleton para el viaje al sur de Scott, en 1903. El último pony murió al caer a una grieta, tras ascender a 500 metros de altitud por el glaciar. Más adelante se comprobó que Shackleton padeció de problemas intermitentes en los pulmones y el corazón durante la mayor parte de su vida, pero por lo demás estaba en forma y era tan fuerte como un roble. Diseñó un sistema de raciones a base de carne seca y pan bizcochado que sólo pesaba seiscientos ochenta gramos por día y hombre, tanto como el complemento que se repartía en el Discovery. El vigor del irlandés quedó demostrado cuando llevó a su equipo por las primeras veintitrés millas de hielo marino hasta la Gran Barrera, durmió cuatro horas y recorrió treinta y nueve millas más en veinticuatro horas. Ni él ni sus

hombres utilizaron esquís en ningún momento de su intento de alcanzar el polo y sus ponis no contaban con raquetas para la nieve. En el viaje al sur de 1903, las limitaciones de los perros habían obligado a Scott, Shackleton y Wilson a llevar la carga por etapas, lo cual triplicó la distancia que tuvieron que recorrer. Pero en 1909, Shackleton no tuvo que utilizar este sistema gracias a los ponis y pudo recorrer la misma distancia por la superficie helada en la mitad del tiempo.

Cuando llegaron al punto en el que una cordillera parecía cerrarles el paso, tras superar la Gran Barrera helada, Shackleton divisó la entrada de un glaciar monumental que parecía una autopista hacia el sur. Sin demorarse ni un instante, Shackleton halló una ruta segura hacia el glaciar, tras sortear las grietas que lo separaban de la barrera helada. A continuación sorteó el paso que bautizó con el nombre de Gateway, el portal, antes de ascender los 2.750 metros de desnivel y 120 millas de la rampa, que bautizó con el nombre de glaciar Beardmore, en honor de su patrocinador.

A diferencia de las anotaciones hechas en 1904 por los expedicionarios de Scott, el diario del compañero de Shackleton, Marshall, rezumaba hostilidad y tensión. Sin embargo, el grupo logró alcanzar la meseta tras el glaciar y cuando se vio obligado a emprender el camino de regreso, sólo se encontraba a noventa y siete millas del polo Sur. Su marca del punto más meridional alcanzado había superado a la de 1902, conseguida por Scott, por 366 millas. El viaje de retorno fue otro ejemplo clásico de salvarse por los pelos de la muerte por inanición, pero el momento que eligió Shackleton para regresar les permitió llegar con vida. Más adelante, describió el momento de la decisión en una carta a su esposa: «Pensé que preferirías tener a un asno vivo que a un león muerto».

El motivo de su decisión de regresar era sencillo: él y sus hombres sabían que si seguían avanzando un día más, no podrían llegar de regreso al campamento. Eran conscientes de que sucumbir a la tentación de seguir significaba la muerte; la decisión era indiscutible para cualquier expedicionario en su sano juicio. Tres años más tarde, cuando Scott viajó de nuevo a la Antártida, no tuvo que enfrentarse a esa decisión porque alcanzó el polo Sur sin que sus provisiones hubieran llegado al punto de retorno obligado. Por lo general en sus viajes de retorno, cuando Scott y Shackleton

llegaban a los depósitos de víveres, sólo les quedaba alimento y combustible suficiente para medio día. En este aspecto, ni Scott ni Shackleton tomaron jamás una decisión que produjera una muerte por inanición, aunque los críticos de Scott lo hayan cuestionado.

Shackleton y sus hombres realizaron un viaje de 1.613 mirlas náuticas, más de la mitad del cual transcurrió por territorio virgen, en poco más de cuatro meses. Estuvieron a punto de alcanzar el polo con trineos de tracción humana, con la única ayuda de cuatro ponis y sin perros. Esta fue la principal lección que debió extraer Scott de la experiencia del irlandés.

Con toda justicia, la expedición del Nimrod recibió encendidos elogios tanto en Inglaterra como en otros países, por la valentía que habían demostrado los expedicionarios, por los éxitos cosechados por sus científicos y sobre todo, por su ascenso del glaciar Beardmore. A Shackleton le llovieron medallas, premios y alabanzas de muchos países. El rey le nombró caballero en 1909, ya que a diferencia de Scott, Shackleton no había ofendido a los ministerios de Hacienda y de la Marina, ni se había echado encima enemigos en las altas esferas. El gobierno le concedió una ayuda de 20.000 libras (1.410.000 euros) para cancelar las deudas de la expedición y durante un tiempo, su fama eclipsó a la de su antiguo jefe, Robert Scott.

«Gracias a las hazañas de Shackleton —escribió Roald Amundsen a la RGS—, la nación inglesa ha logrado una victoria insuperable en la exploración antártica. Shackleton representa en el sur lo que fue Nansen en el norte.» Algo que no debió pasar desapercibido para Amundsen ni para los demás aspirantes extranjeros, era que las expediciones del Discovery y el Nimrod habían abierto una atractiva ruta hacia el polo. Cualquiera de sus rivales podía ganarle la carrera a Scott, que en esta ocasión no contaba con patrocinadores: ni Clements Markham, ni una provisión de fondos, ni el apoyo del Ministerio de Marina.

Abundaban los rumores de una expedición japonesa a la Antártida, dirigida por un tal teniente Nobu Shirase, pero nadie se tomaba muy en serio a los nipones. También sonaban voces en Bélgica, alimentadas por el recuerdo de su expedición fallida unos años antes, pero a ellos tampoco les prestaban mucha atención. Los que habrían hecho saltar todas las alarmas

eran los noruegos, maestros indiscutibles de los viajes en hielo y en nieve, pero el más importante de sus exploradores, Roald Amundsen, estaba concentrando sus esfuerzos en el polo Norte.

Shackleton no tardó en saltar de nuevo a las páginas de los periódicos, cuando anunció que haría otro intento en la Antártida en 1911, pero escribió una carta a Scott para asegurarle que en sus planes no entraban ni el polo ni la Gran Barrera helada. En esta ocasión, Scott confió en su palabra sin pedir un documento firmado.

Lo que no sabía Scott era que el hombre al que hoy podríamos llamar el vengador de las tinieblas había empezado en secreto los preparativos para vencerle en la carrera hacia el polo. Hay versiones contradictorias sobre la cronología exacta de los preparativos de cada explorador y los biógrafos contrarios a Scott han utilizado algunas fechas, como evidencia de que Amundsen no conocía los planes de Scott cuando decidió dirigirse al polo Sur. A fin de aclarar el orden de los acontecimientos, la siguiente cronología demuestra que Amundsen sólo podía ignorar los planes de Scott si tenía la cabeza enterrada en la arena.

Enero 1908

Se publica en Le Monde parisino la noticia de las pruebas de Scott con trineos motorizados en Lauteret, Francia.

Septiembre 1908

Scott contrae matrimonio. Los artículos periodísticos mencionan sus intenciones de realizar otra expedición a la Antártida.

Marzo 1909

Scott ve la noticia de que Shackleton no ha alcanzado el polo, por poco.

Sept. 1909

Rumores en la prensa hablan de planes estadounidenses para alcanzar el polo Sur, mientras tanto Cook como Peary aseguran haber alcanzado el

polo Norte (en 1908 y 1909 respectivamente). La polémica sobre esta disputa centra la atención del mundo en el polo Sur.

13 sept. 1909

Scott anuncia oficialmente sus planes de alcanzar el polo Sur. El 18 de septiembre se publica la noticia en la prensa noruega. (Amundsen impide cualquier intento de Scott por conseguir los mejores perros de trineo de Groenlandia: encarga él mismo cien perros y escribe una carta al ministro danés al mando de los asuntos de Groenlandia, para recordarle que él tiene la prioridad, por si alguien quisiera comprar perros.)

15 sept. 1909

En Terranova, Peary anuncia sus planes de alcanzar el polo Sur. El alemán Filchner también ha anunciado planes para una expedición al polo (el intento de Peary no fructificó).

En 1907, Amundsen había anunciado su intención de organizar una expedición científica al Ártico. Trató de ocultar el verdadero objetivo de su expedición, que no era otro que ser el primero en alcanzar el polo Norte, de compañeros como Peary. El 15 de septiembre de 1909, cuando oyó la proclamación de Peary, cambió sus planes del polo Norte al Sur y al cabo de dos días, encargó cincuenta perros de Groenlandia.

Dos días después del anuncio de Scott, Amundsen cambió sus planes en secreto y no se lo contó a nadie excepto a su hermano. Más adelante, aseguraría que no conocía los planes de Scott cuando cambió los suyos. A pesar de ser un hombre inteligente y observador, cuyo máximo interés en la vida eran las actividades polares, esperaba que la gente creyera que no había oído hablar de los planes que llevaba gestando Scott desde hacía casi dos años. Scott trataba con varios proveedores de material polar con los que también trabajaba Amundsen. En aquella época (y también en la actualidad), los circuitos polares de Londres y Oslo eran un hervidero de rumores y de cotilleos sobre quién planeaba qué.

La prensa había revelado detalles de los planes de Scott y de sus pruebas con vehículos para la nieve desde enero de 1908 y en marzo de 1909, la prensa noruega de la región de Lülehammer, cerca de Oslo, reveló que Scott había realizado más pruebas con trineos motorizados. La afirmación de Amundsen, de que no conocía los planes de Scott cuando decidió dirigirse al polo Sur, era una evidente falsedad.

Amundsen demostró ser todo un maestro del engaño. No contó a nadie sus intenciones, excepto a su hermano y socio comercial, León. Sabía que se tendría que enfrentar a varios rivales si quería ser el primero en llegar al polo sur y no quería ponerles sobre aviso. Convenció a todos de que seguía centrado en el Ártico. Además, sabía que perdería los fondos recaudados y el barco que le había «prestado» Nansen si anunciaba un cambio de planes en público. Estaba fuertemente endeudado y eso no ayudaba, pero demostró dominar tanto las redes del engaño como las técnicas de la exploración polar.

Scott seguía desarrollando sus planes sin saber nada de las intenciones de Roald Amundsen y planteaba un gran programa científico, además de su intento de alcanzar el polo. Si en cualquier momento durante los preparativos, Scott hubiera sospechado que se enzarzaría en una carrera con los noruegos, habría acudido a su buen amigo Fridtjof Nansen para pedirle consejo. Es probable que Nansen le hubiera aconsejado llevar un equipo de los mejores perros entrenados para correr con trineos y los mejores esquiadores noruegos, especialistas en conducir trineos, o que se olvidara de ganar la carrera. Si no competía en igualdad de condiciones, Scott tenía tantas posibilidades de ganar al noruego, como tenía Amundsen de derrotar a Scott en una batalla naval con torpederos.

Los preparativos de Scott recibieron un espaldarazo cuando se unió a su pequeño equipo Teddy Evans, veterano oficial del Morning que ahora tenía veintiocho años y era teniente de navio. Evans se había emocionado al oír los relatos de Shackleton sobre el Nimrod y había empezado a reunir fondos para su propia expedición a la Antártida. Sin embargo, Clements Markham le exhortó a que se uniera a la expedición de Scott y Evans accedió enseguida. «No había lugar suficiente para dos expediciones británicas —explicó Evans—, y nadie, ni siquiera Shackleton, rivalizaba con la

capacidad de Scott como organizador y director de una empresa científica. Accedí con gusto a sacrificar mis planes y conseguí que gran parte de mis patrocinadores apoyaran al capitán Scott.»

No obstante, la presencia de Evans en el equipo de Scott tenía un coste: tenía que nombrarle segundo de a bordo de la expedición. Clements Markham había informado a Scott de esta condición, que causó un verdadero dilema para el capitán ya que había prometido la plaza a su viejo amigo Reginald Skelton, jefe de máquinas del Discovery. Evans se opuso a la presencia de Skelton, ya que éste estaba jerárquicamente por encima de él en la Armada. La idea original de modificar automóviles para usarlos en la Antártida había sido de Skelton. A pesar del poco éxito logrado por Shackleton en sus intentos de utilizar un coche adaptado, Scott y Barne habían decidido perseverar y Skelton les había ayudado con su considerable habilidad como ingeniero. Cuando Evans entró en contacto con Markham, Skelton había dedicado ya muchas horas valiosas al desarrollo del trineo motorizado en Finchley y en el extranjero, así que Scott no quería echarle de una expedición que aún no contaba con fondos ni publicidad. Skelton conocía bien a Scott, sentía una fuerte lealtad hacia él y estaba completamente dispuesto a poner en suspenso su propia carrera y las necesidades de su familia, para pasar otros dos años en la Antártida bajo el liderazgo de Scott. Por otra parte, Teddy Evans había conseguido ya un apoyo considerable y una buena cantidad de fondos, rebosaba de energía y entusiasmo; era un oficial naval experto en navegación y un topógrafo con experiencia previa en la Antártida. Además, existía el riesgo de que si no le aceptaba Scott en su expedición, el impredecible Evans seguiría con sus propios planes y consumiría una parte de los recursos disponibles para una expedición británica.

Scott tenía la esperanza de que podrían llegar a algún arreglo, pero Evans insistió que no podía aceptar la posición de número dos, si viajaba con la expedición un oficial de mayor rango (Skelton era capitán de fragata) que tendría que obedecer sus órdenes. Fue tajante, aunque Skelton había manifestado su voluntad de acatar las órdenes de Evans y a pesar de los abundantes casos de expediciones en las que se había recurrido a arreglos similares. La negativa de Evans fue tan categórica que Scott pidió a Skelton

que hablara con él para tratar de suavizar su postura. «Escríbele o habla con él con discreción —dijo Scott—, y trata de convencerle de que deponga su oposición a tu presencia.» Por desgracia, Evans se negó a cambiar de actitud. La nieta de Skelton, Judy, ha pasado muchas horas estudiando los abundantes diarios redactados por su abuelo y no ha logrado encontrar nada que explique la animadversión de Evans hacia Skelton, pero conserva cartas que intercambiaron Scott y su abuelo durante los tres años siguientes. Es evidente por su contenido que ambos hombres conservaron el respeto mutuo y la amistad, a pesar del problema ocasionado por la llegada de Evans.

El teniente Evans estaba destinado a jugar un papel importante en los acontecimientos de la expedición y en mi opinión, si Scott hubiera tenido una bola de cristal en la primavera de 1909, habría rechazado la participación del joven teniente, a pesar de los argumentos a favor de su presencia. Evans era un alborotador encubierto, uno de los tres o cuatro que enroló Scott en su expedición ese año sin darse cuenta. En la expedición del Discovery Scott había tenido mejor suerte, ya que ahí Albert Armitage fue el único con tendencia natural a guardar rencor.

A mediados de septiembre de 1909, Scott alquiló una oficina en la calle Victoria, como sede de su expedición británica a la Antártida. Se ocupaban de la oficina Teddy Evans y una secretaria que cobraba cuatro libras (285 euros) por semana. En esta ocasión el comité de ocho notables, incluido Clements Markham, ayudó a Scott en vez de entorpecer sus planes. En una muestra de humildad, el nombre de Scott no aparecía en los membretes de la expedición.

Aquél fue un mes rico en experiencias para Scott. Su mujer, aún embarazada de ocho meses, le había despertado el interés por las máquinas voladoras al llevarle a una reunión internacional de constructores y propietarios de aeronaves. Scott quedó fascinado y redactó un informe detallado para el Ministerio de Marina, sobre las diversas clases de aeronave con sus puntos a favor y en contra, desde la perspectiva de un oficial naval especialista en torpedos.

En el otoño de 1909 la National Geographic Society, que era el equivalente estadounidense de la Royal Geographical Society, anunció sus

propios planes de lanzar una expedición al polo Sur, que tomaría como punto de partida la costa del mar de Weddell. El director de aquella expedición, Robert Peary, escribió a Scott para preguntarle si tenía algo que objetar. Scott respondió que no y ambos llegaron a un acuerdo de colaboración para la faceta científica de sus expediciones. Scott dio permiso para que se publicara su correspondencia con Peary y comentó en una nota a pie de página que la rivalidad entre ambos sería «completamente amigable», aunque ambos deseaban llegar primero. A continuación, Peary anunció sus intenciones en Washington y alimentó la emoción popular, al declarar que: «La carrera entre norteamericanos y británicos para alcanzar el polo Sur será la competición más emocionante y apasionante que se haya visto en el mundo».

Peary estaba enzarzado en una agria polémica con el doctor Cook, sobre cuál de los dos había llegado antes al polo Norte, mientras que el objetivo de Scott era sencillo: «El principal objetivo es el de alcanzar el polo Sur —escribió Scott—, en nombre del Imperio británico». No hablaba mucho del completo programa de actividades científicas que pensaba llevar a cabo, porque el fin de su anuncio era el de recaudar fondos, apelando al fervor popular por las hazañas nacionales (un sentimiento que no era exclusivo de los ingleses y que sigue tan vigente hoy como lo era entonces).

Scott hizo un llamamiento inicial que fijaba una. meta de 40.000 libras (2,7 millones de euros) y explicó su plan de completar el trayecto hasta el polo con una combinación de medios: trineos motorizados, ponis de Manchuria y perros. El Times londinense resumió el llamamiento de Scott el día siguiente en un artículo: «Se necesitan 40.000 libras. Los exploradores británicos se han enfrentado a grandes dificultades para continuar con la labor iniciada por el capitán Cook en el siglo XVIII y no deberían flaquear nuestras fuerzas, ahora que la meta parece estar al alcance de la mano».

El día siguiente, 14 de septiembre de 1909, Kathleen dio a luz al primer y único hijo de Scott, al que bautizaron con el nombre de Peter por su amistad con James Barrie, célebre autor de Peter Pan.

Dos meses más tarde, Scott renunció a su plaza en el Ministerio de Marina y pasó a cobrar medio sueldo, mientras recorría el país

pronunciando conferencias y recaudando fondos para la expedición. Teddy Evans resultó ser un recaudador nato, que disfrutaba de la oportunidad de hacerlo. «No sirve de nada —declaró Evans— hablarles a los empresarios de magnetismo, geología, meteorología y demás temas científicos.» Por el contrario, Evans se dedicaba a embelesar a los potentados galeses, con relatos de los tesoros minerales que se ocultaban bajo la superficie de los glaciares y de las riquezas de la caza de ballenas.

En Inglaterra, todo el mundo quería que Scott fuera el primero en alcanzar el polo, pero nadie quería pagar. Durante sus conferencias, Scott tuvo que responder a menudo a las críticas de socialistas bienintencionados, que exigían saber por qué había que gastar en otra costosa excursión al polo, cuando en las islas Británicas había gente hambrienta y sin empleo. En aquella época, el político Lloyd George había presentado planes para un presupuesto popular que recaudaría enormes cantidades de dinero para el estado del bienestar, mediante impuestos a la renta y al patrimonio heredado. Los ricos no estaban de humor para regalar su dinero a Scott. Los mineros y los estibadores amenazaban con ir a la huelga y los obreros empezaban a tomar conciencia de su poder.

Scott y Evans siguieron con sus tenaces esfuerzos de recaudación y aprendieron a reducir la cantidad de dinero que precisaban, cuando les regalaban material o se lo entregaban con un buen descuento. En su momento de mayor fama literaria el autor de Sherlock Holmes, sir Arthur Conan Doyle, hizo un llamamiento público a la nación, con la advertencia de que sólo quedaba un polo por alcanzar y que Scott debía partir con posibilidades de alcanzarlo para el Reino Unido. El gobierno acabó por acceder y le entregó 20.000 libras (1,4 millones de euros).

Scott sabía que debía zarpar de Inglaterra en junio de 1910 si quería aprovechar las corrientes de hielo y establecer su base a principios de 1911. Tenía siete meses, en los que debía conseguir un barco, contratar a todos los expedicionarios y recaudar muchos más fondos. El ambicioso programa científico de Scott le obligaba a construir aposentos en tierra firme para treinta y tres oficiales, científicos y marineros. Dependiendo del tamaño del barco, otros treinta permanecerían a bordo ya que en esta ocasión, Scott no tenía intención de dejar el barco atrapado durante el invierno.

Los preparativos resultaron más fáciles que en la primera expedición de Scott, ya que en esta ocasión era el líder indiscutible, sin retrasos ni objeciones del comité. Se había convertido en un explorador veterano y respetado, con una agenda repleta de valiosos contactos. De todos modos, siete meses no era mucho tiempo y tuvo que aprovechar todas sus bazas para organizar un viaje tan ambicioso. Scott había pedido voluntarios para la expedición de todo el Imperio británico y la respuesta fue sobrecogedora e inmediata. Ocho mil candidatos acudieron a las oficinas de la calle Victoria en persona, o enviaron cartas detalladas que explicaban sus méritos para unirse al equipo.

A su regreso de la Antártida, el explorador francés amigo de Scott, Jean Charcot, escribió que había perdido toda fe en la utilización de los vehículos motorizados para la exploración polar. Sin embargo, esto no preocupó mucho a Scott, que había desarrollado sus planes de viaje basados en una sensata combinación de las técnicas utilizadas por el Discovery y el Nimrod. En resumen, su plan consistía en dividir el trayecto de la base al polo en tres etapas: la Gran Barrera helada, el glaciar Beardmore y la meseta. Si no lograba encontrar un buen sistema de transporte para ascender por el glaciar, Scott recurriría a la tracción humana, tal como había hecho Shackleton.

Shackleton se había visto obligado a regresar cuando sólo le faltaban noventa y siete millas para alcanzar el polo, por culpa de la falta de comida y combustible. La conclusión evidente era que Scott debía llegar a ese mismo lugar con una mayor dotación de provisiones. Lo mismo cabía decir del paso por la Gran Barrera helada: si Shackleton había utilizado cuatro ponis, Scott debía llevar por lo menos ocho. Los viajes del Nimrod no habían utilizado perros ni esquís, pero Scott decidió cubrirse las espaldas y llevar ambas cosas.

En marzo de 1910, unos tres meses antes de la fecha límite para su partida, Scott llamó a Roald Amundsen, a quien no conocía en persona, para proponerle un programa de colaboración científica entre su expedición al sur y la del noruego al norte. Amundsen quería evitar a toda costa que se desvelaran sus planes de llegar al polo Sur antes que Scott y se negó a contestar la llamada. Informaron a Scott que Amundsen «no estaba

disponible». Amundsen logró seguir engañando a su valedor, Nansen, al gobierno noruego, propietario de la embarcación que usaría para su viaje, a todos sus patrocinadores y sobre todo, a Robert Falcon Scott.

11

Empieza la carrera, 1910

La Hudson's Bay Company había comprado el Discovery y se negaba a venderlo a Scott a un precio razonable para la segunda expedición. Seis décadas más tarde, la HBC me suministró unas pieles rusas de lobo para fabricar ropa de abrigo y los directivos de la empresa me confesaron cuánto lamentaban el trato obcecado que habían demostrado sus antecesores hacia Scott. «Perdimos una gran oportunidad de generar una buena imagen», dijo un directivo.

La misión de rescate realizada por el Terra Nova en 1904 había sacado de quicio a Scott, pero el capitán también se había fijado en el comportamiento impecable que tuvo aquel barco en el hielo, así que hizo una oferta de compra a sus propietarios, la empresa Bowring Brothers de Terranova. Acudió a inspeccionarlo junto con Teddy Evans, su segundo de a bordo, a quien le tocaría desempeñar el papel de capitán de la embarcación. Evans redactó sus impresiones sobre el barco:

Era el más grande y el más resistente de los buques balleneros escoceses, había probado su valía en la masa de hielo de la Antártida y había demostrado un comportamiento magnífico en sus expediciones de caza de focas, durante un período de veinte años. A pesar de la edad del barco, sus prestaciones eran impresionantes...

Jamás olvidaré el día en que visité por primera vez el Terra Nova, en los muelles West India: tenía un aspecto enclenque entre aquellos trasatlánticos y mercantes, pero fue un caso de amor a primera vista con mi primer barco como capitán. Pobre embarcación, con un aspecto tan sucio y abandonado, y sin embargo, su nombre permanecerá para siempre en los anales de la navegación; no se puede decir lo mismo de los elegantes trasatlánticos que lo eclipsaban en el muelle. Sentía cierta vergüenza cuando venían a visitarnos los almirantes, por culpa de la suciedad de mi barco. De entrada, la bodega estaba equipada con tanques enormes para transportar grasa y esperma de ballena y de foca. El hedor era insoportable y no hace falta repetir los comentarios de aquellos que insistieron en revisar todo el barco. Sin embargo, quitamos los tanques, limpiamos a fondo las bodegas, pintamos el interior, vaciamos y lavamos la sentina, desinfectamos el barco de proa a popa y un equipo de hombres se dedicó a mejorar su aspecto. A continuación empezaron las labores de equipamiento, que fueron mucho más agradables.

Scott regateó con los propietarios hasta conseguir un precio de compra de 12.500 libras (895.000 euros). No fue difícil convencerles, ya que Bowring era una empresa familiar que apoyaba los esfuerzos de los exploradores británicos y que incluso donó 500 libras (35.000 euros) a la expedición de Scott. El capitán pagó una entrada de inmediato, sin saber cómo conseguiría el resto.

Contando con una salida a principios de noviembre, Scott consultó con una serie de expertos meteorólogos que habían estudiado los informes del Discovery y calculó que el viaje al polo duraría un total de 144 días. Si llegaban de regreso a la base el 27 de marzo, el barco se habría tenido que alejar del estrecho de McMurdo mucho antes, aunque esto no preocupaba a Scott, ya que llevaría provisiones suficientes para pasar un segundo invierno, y además pensaba realizar un programa científico impresionante.

Todos los planes dependían de un viaje al polo sin presiones añadidas. De haber sabido antes de zarpar en 1910 que el año siguiente se tendría que enfrentar a una carrera por el polo con uno de los principales especialistas en los viajes por la nieve y el hielo, es probable que Scott hubiera cambiado

sus planes de viaje, o se hubiera concentrado exclusivamente en el programa científico. Sin embargo, no contaba con tener que enzarzarse en una carrera y diseñó sus planes en consecuencia. Pensaba utilizar cuatro medios de transporte en el inicio de su viaje, para ir desechando los medios que no funcionaran. Trataría de utilizar los trineos motorizados, pero contaba con sufrir fallos mecánicos por el camino y no pensaba confiar mucho en ellos. Si funcionaban al principio y facilitaban un tramo del camino, supondrían una ligera ventaja adicional y a eso se limitaba su contribución, ya que todos los cálculos de Scott se basaban en no utilizar la tracción mecánica.

Scott se oponía a los planes que causaran el sufrimiento de los animales, pero no tenía nada que objetar al sacrificio de los animales o a usarlos como alimento, ya fuera para los perros o las personas. «No existe ninguna justificación real para considerar más valiosa la vida de un perro que la de una oveja —escribió Scott—, y en cambio, a nadie se le ocurriría lamentar la crueldad de sacrificar las ovejas de un rebaño, para alimentar a viajeros en climas más cálidos.» Scott se dedicó a revisar los puntos a favor y en contra de cada medio de transporte. A favor de los perros anotó un dato proporcionado por McClintock: dos perros consumían el mismo peso en comida que un solo hombre, pero avanzaban un veinticinco por ciento más con la misma carga. Además, los perros no necesitaban llevar equipo pesado como tiendas de campaña, hornillos, ropa o esquís. Por otra parte, Scott había comprobado que en los viajes largos, por terreno agreste y con cargas pesadas, los perros fallaban más que los hombres. El había cosechado sus mejores resultados en la Antártida sin la ayuda de los perros. Scott llegó a la conclusión de que los perros eran capaces de transportar una carga más lejos que los hombres, pero había que ignorar el considerable sufrimiento de los animales para lograr ese rendimiento. En esta ocasión decidió recurrir a los perros, pero sólo los utilizaría mientras no fuera necesario maltratarlos. En cualquier caso, no serían el sistema principal de tracción.

Eso dejaba dos medios de transporte que tendrían suma importancia para el plan de Scott: los ponis y los hombres. Esta combinación había permitido a Shackleton llegar a sólo noventa y siete millas del polo. Bastaba

con un cálculo elemental para ver que Scott podría cubrir esta distancia si salía con más ponis, más hombres y más provisiones. Shackleton había aprendido de las técnicas de Scott en 1903 y había logrado resultados espectaculares. Ahora le tocaba a Scott mejorar la técnica de Shackleton lo bastante como para recorrer la distancia que le había faltado.

Sólo había un factor imponderable: la meseta. «Shackleton pasó ahí cinco semanas y casi le derrotó —escribió Scott—, mientras que nosotros tendremos que pasar diez semanas en la meseta; si nos topamos con mal tiempo, no habrá forma de superarla.»

Scott tenía claro cuáles eran los factores a favor y en contra de los ponis. Pesaban demasiado para poderlos levantar si se caían en una grieta y, además, ejercían más presión en la nieve que los hombres y los perros, así que se hundían más cuando la nieve era blanda. Asimismo, era más probable que rompieran los puentes de hielo que cruzaban las grietas. No se adaptaban tanto a las temperaturas extremas del polo como los perros y, al ser herbívoros, necesitaban forraje ya que no había pasto ni podían alimentarse de carne.

Ni Scott ni sus compañeros eran grandes expertos en asuntos ecuestres (excepto Oates, que se encontraba en la India) y eso no facilitaba las cosas. Sin embargo, Shackleton se había enfrentado al mismo problema y aun así, los ponis habían sido un ingrediente clave de su éxito. Shackleton había demostrado que en una mezcla de superficies heladas y nevadas, los ponis podían cargar con más peso que los perros. Asimismo, los ponis siberianos y de Manchuria podían resistir el clima de la Gran Barrera helada si no los trataban de utilizar antes de noviembre (en comparación, se podía salir con los perros unas tres semanas antes). Si se planteaba una carrera hacia el polo, los perros serían la clave de la victoria pero como ya hemos visto, Scott no esperaba verse involucrado en una carrera.

Scott contrató a un presunto experto en la conducción de trineos con perros llamado Cecil Meares, para que se ocupara de conseguir tanto los perros como los ponis. Meares venía altamente recomendado por el fotógrafo y cineasta profesional Herbert Ponting, que también se había unido a la expedición. A pesar de que era hijo de un comandante del ejército, Meares no había conseguido un grado de oficial. Sin embargo,

había decidido alistarse de todos modos y era veterano de la guerra de los Bóers. Después de aquella contienda se había dedicado a viajar sin rumbo ni empleo fijo, aunque mucha gente sospechaba que tenía contactos con los servicios de inteligencia británicos. Pasó algún tiempo en la región fronteriza del norte de la India y jugó un papel en la guerra fría entre Inglaterra y Rusia, que se disputaban los favores de los guerreros nativos del Himalaya y procuraban dominar esa puerta de entrada a la India. Meares también había ejercido de comerciante de pieles, recorriendo las regiones de Okotz y Kamchatka, al este de Siberia, en trineos tirados por perros. Había combatido en la guerra entre Rusia y Japón y dominaba el ruso, el chino y el hindi. «Sólo es feliz en las zonas más salvajes y recónditas de la tierra», dijo Scott de Meares. A Scott debió de parecerle un regalo caído del cielo: alguien con años de experiencia en Siberia con perros y trineos, que conocía las zonas en las que se conseguían los mejores perros y ponis. Además, era capaz de regatear en el idioma local y era poco probable que le engatusaran y le vendieran animales viejos o magullados.

Meares revisó y adquirió treinta y un perros y diecinueve ponis, que llevó a Nueva Zelanda en el plazo previsto. También contrató a dos rusos, un conductor de perros llamado Demetri Gerof y un mozo de cuadra llamado Antón Omelchenko, que ayudarían a cuidar a los animales durante la expedición. Más adelante, se uniría al equipo el experto en caballos Oates, pero llegó demasiado tarde para ayudar a Meares con la selección de los ponis en Manchuria, ya que no consiguió el permiso de su regimiento de caballería en la India hasta marzo de 1910. Llegó a Londres para unirse al Terra Nova en mayo, tres semanas antes de que zarpara la expedición.

Se ha comentado que Scott ordenó a Meares que sólo comprara ponis blancos, porque su aspecto en un paisaje nevado era encantador. En realidad, Scott había estudiado a fondo la experiencia de Shackleton con los ponis y había comprobado que la mayoría de los cuatro que murieron en aquella expedición eran oscuros, a diferencia de los que habían sobrevivido. Basándose en aquella experiencia, Scott había indicado su preferencia por los ponis claros.

El capitán envió a su cuñado Wilfred Bruce, un oficial naval de la reserva que se había enrolado en la tripulación del Terra Nova, a

Vladivostock. Su misión consistía en ayudar a Meares con el transporte de los animales hasta Nueva Zelanda, pero no tardaron en surgir tensiones entre ambos. Bruce era un tipo corpulento y afable, pero Meares, que era proclive a criticar, le consideraba un holgazán. «Nos hartamos el uno del otro —dijo Bruce en una carta escrita a su hermana—. No era en absoluto un tipo de mi agrado.»

Mientras Teddy Evans y Scott se dedicaban a reducir la lista de 8.000 voluntarios hasta una cantidad razonable, Wilson se dispuso a seleccionar a los científicos, a fin de cumplir el deseo de Scott de llevar el equipo de especialistas más completo, más profesional y mejor equipado a la Antártida. A Wilson, al igual que a Scott, le había dolido el informe inexacto realizado por la oficina meteorológica sobre el trabajo de los meteorólogos del Discovery. Ahora estaba decidido a evitar que se repitiera una difamación como aquélla y había emprendido una búsqueda para encontrar a los mejores especialistas de toda la Commonwealth.

En 1901, Scott había rechazado a un físico de la oficina meteorológica de la India llamado George Simpson, que no había superado la inspección médica. «Lamento mucho tener que rechazarle —escribió entonces Scott—, ya que me parece un tipo muy simpático... Habría sido ideal para la misión.» En esta ocasión decidieron olvidar los problemas médicos de Simpson y le recibieron con los brazos abiertos. El físico contribuía a la expedición con su extraordinaria experiencia y una gran colección de instrumental científico. Los resultados obtenidos por Simpson en la segunda expedición de Scott le convertirían en el padre de la meteorología antártica y con los años, en el director de la Oficina Meteorológica británica. «Simpson es nuestro único socialista —escribió Wilson—, está en contra de todo y es lector empedernido del Manchester Guardian.»

El asistente de Simpson era Charles Wright, un físico canadiense de veintitrés años de edad, procedente de la Universidad de Cambridge. Los resultados obtenidos por ambos durante su estancia en la Antártida fueron impresionantes y el taciturno Simpson, a quien los demás expedicionarios bautizaron con el apodo irónico de «Jim el risueño», ensalzó a Scott y le describió como un gran director científico. «Algo que no deja de asombrarme —escribió Simpson en las primeras semanas de la expedición

—, es la versatilidad del capitán Scott. No hay un solo científico entre nosotros que no disfrute al comentar con él los vericuetos de sus trabajos. Él no deja de repetir que es profano en la materia, pero demuestra una mayor capacidad que nadie de captar la esencia de cualquier problema.»

Scott había tratado de reclutar a Douglas Mawson, famoso geólogo australiano que había alcanzado el polo Sur magnético en la expedición del Nimrod. Mawson llegó a enemistarse con muchos de sus antiguos compañeros y cuando acudió a una entrevista en Londres para la expedición del Terra Nova, anotó en su diario que no le había caído bien Wilson, aunque es posible que su expresión de desagrado sea más comprensible a la luz de otra anotación en su diario: «Sólo estaba dispuesto a unirme a la expedición como jefe del equipo de científicos, pero habían nombrado ya jefe a Wilson y por consiguiente, no quise enrolarme».

Wilson siguió impertérrito con su misión y localizó a tres geólogos profesionales: los australianos Frank Debenham y Griffith Taylor, y el veterano del Nimrod Raymond Priestley, que procedía de Cambridge. También reclutó a dos biólogos del laboratorio marino de Plymouth: Dennos Lillie, oriundo de Birmingham y de veintiséis años —su aspecto enclenque no inspiró mucha confianza a Scott—, y Edward Nelson, que procedía de Cambridge y tenía fama de calavera. «Cuando está en tierra —escribió de Nelson la esposa de Scott, Kathleen—, salta de juerga en juerga y eso le da el aspecto de estar constantemente fatigado.»

En el Terra Nova, al igual que en el Discovery, los científicos tendrían el rango de oficiales, pero hubo dos expedicionarios que sin ser científicos, se enrolaron con esa categoría. Uno era Bernard Day, el mecánico de Arrol Johnston Motors que había adaptado el automóvil de Shackleton y el trineo motorizado de Scott. En la expedición del Nimrod, el automóvil sólo había servido para recorrer superficies lisas de hielo marino, pero el trineo de Scott llevaba orugas en vez de ruedas y Day era más optimista sobre sus posibilidades (el primer defensor de la idea del trineo motorizado, Barne, se había retirado de los planes y de la expedición al contraer matrimonio). El otro miembro del equipo que no era científico se llamaba Apsley Cherry-Garrard y era un amigo de Wilson de familia acaudalada. Inicialmente, Cherry-Garrard ofreció 1.000 libras (71.000 euros) si le permitían unirse a

la expedición pero le rechazaron y él le pidió a Scott que se quedara con el dinero de todos modos. Al capitán le impresionó tanto su generosidad que le entrevistó de nuevo y decidió contratarle como ayudante de zoólogo. La mayoría de los oficiales que compartían aposentos con los científicos procedían de la Armada británica.

Dos individuos que llegaron a bordo en los últimos meses de la expedición en Londres, que estaban destinados a afectar el curso dé los acontecimientos y a compartir mucho sufrimiento con Scott, eran Henry Bowers y Lawrence Oates. Desde niño, Henry Bowers había soñado con seguir los pasos de su padre y echarse a la mar. Sin embargo, cuando cumplió catorce años su familia no pudo pagarle la academia de oficiales de Dartmouth y se enroló en el HMS Worcester, un buque escuela de la marina mercante, basado en Greenhithe. Tras un período de ocho años en la marina mercante solicitó el traspaso al Royal Indian Marine Service, en el que el alférez de navio Bowers recorrió las complicadas y turbulentas aguas del Irrawaddy en una lancha patrullera. Aprendió a hablar hindi, pero le enviaron a patrullar el golfo Pérsico en busca de piratas. Con una sed constante de aventuras, leyó el libro de Scott sobre el Discovery y el de Shackleton sobre el Nimrod. «Si se olvidan del polo Sur durante algún tiempo —escribió en una carta a su familia—, quizá tendré alguna oportunidad de alcanzarlo. ¡En serio!» Clements Markham había conocido a Bowers años antes, cuando aún era un cadete, y le había impresionado tanto que le defendió ante Scott como candidato, con tanta convicción que el capitán lo aceptó sin haberle visto nunca.

Quizá fue mejor así, ya que la primera vez que Scott conoció a Bowers, la sorpresa fue considerable. «Era un hombre bajito y rechoncho —escribió Frank Debenham—, con una nariz enorme y una mata de pelo rojo, además de un ánimo irreductible y una energía que parecía inagotable.» Los bromistas del Terra Nova no tardaron en ponerle el apodo de Birdie (pajarito).Tenía veintisiete años cuando se enroló en la expedición y llegó seis semanas antes de la fecha de salida. Su ritmo de trabajo era tan impresionante como su fuerza física, aunque su aspecto recordaba un poco al jorobado de Notre Dame. Teddy Evans mostró su desaprobación cuando oyó que días después de su llegada, Bowers se había precipitado por la

escotilla principal y había caído desde una altura de casi seis metros, sobre un montón de lingotes de hierro. «¡Qué zopenco!», exclamó Evans. Sin embargo, el oficial Víctor Campbell le contó con asombro que Bowers había salido ileso de la caída. «¡Qué tipo tan increíble!», respondió Evans. Había nacido la leyenda de Bowers el indestructible.

Lawrence Oates, vástago de una familia aristocrática de Essex, tenía tres años más que Bowers y era muy diferente a él en todos los aspectos. La imagen que proyectaba Lawrence, cuyo apodo era Titus, por un notorio conspirador del siglo XVII, era la de un lánguido hacendado rural que rezumaba confianza e incluso arrogancia. Sin embargo, Oates también era disléxico y sus palabras seguían el mismo ritmo parsimonioso que sus ideas. Era todo un especialista en suspender exámenes para luego echar la culpa a sus superiores. Me veo completamente reflejado en él y comprendo muchas de sus reacciones ante la vida. Ambos perdimos a nuestros padres a temprana edad y tuvimos la suerte de contar con una madre bondadosa. Ambos procedemos de familias fuertemente arraigadas en Inglaterra y sin preocupaciones financieras. Ambos fuimos incapaces de aprobar los exámenes y de entender las matemáticas. Ambos fuimos al colegio en Eton y ninguno de nosotros llegó a la universidad. Ambos ansiábamos seguir los pasos de nuestros padres, en el mismo regimiento de caballería: los Royal Scots Greys. Ambos combatimos contra los enemigos de nuestro país en tierras lejanas, pero ninguno llegó a pasar de capitán del ejército y acabamos en las inmensidades de las regiones polares. Al igual que Oates, siempre quise ser el jefe de mi propio feudo y he tendido a criticar a mis superiores cuando se han opuesto a lo que yo veía como la mejor opción.

Oates hacía precisamente eso en las frecuentes cartas que enviaba a su madre. Aunque se trataba de una familia acomodada, la madre de Oates controlaba su asignación, para obligarle a mantenerse en contacto con ella y para enseñarle a no derrochar el dinero. Dada mi empatia con las razones de fondo de las cartas de Oates y la enorme admiración que siento por Scott, me entristece sobremanera comprobar que las quejas viscerales de Oates sobre el capitán, quien para él no era más que otro jefe al que criticar, contribuyeron tanto al desprestigio que sufrió Scott a partir de 1979.

Cuando Oates oyó hablar por primera vez de la expedición del Terra Nova, en 1909, estaba punto de cumplir treinta años y ardía en deseos de salir del ejército. Se había desplazado junto a su regimiento a la India, donde sus frustraciones y quejas contra la vida en general (y contra sus superiores en particular) protagonizaban las muchas cartas que escribía a su madre. Uno de sus reproches se centraba en una campaña del Ministerio de Guerra, que trataba de reclutar oficiales inteligentes entre la clase trabajadora. «Los hombres inteligentes —refunfuñó Oates— son demasiado listos para meterse en las fuerzas armadas.»

Oates no quería unirse a ninguna expedición para desempeñar un papel secundario. «Le dije a Scott que no tenía intención de permanecer en la base —escribió en una carta a un amigo, tras su entrevista inicial—, y que quería formar parte del equipo que tratara de alcanzar el polo.» Tras la entrevista, también informó a su madre de sus impresiones: «El trabajo se ajusta a la perfección a mis preferencias. Es prácticamente seguro que Scott alcanzará el polo y no estaría mal poder decir que fui con el primer grupo».

No sabemos cómo reaccionó Scott a las exigencias de Oates de no permanecer en la base. Oates era uno de los 8.000 voluntarios y no estaba en condiciones de exigir nada al capitán, pero ofreció una contribución de 1.000 libras (71.000 euros) a los fondos de la expedición que Scott no podía rechazar y, además, era experto en el manejo de los caballos y esa cualidad le convertía en una baza valiosísima. Oates fue el primer militar del ejército que participaba en una expedición polar británica. Se disponía a entrar en un mundo de disciplina y tradiciones navales; cuando ascendió por la pasarela del Terra Nova en Londres, los tripulantes de la expedición esperaban ver a un bigotudo y estereotípico soldado reaccionario. Sin embargo, es posible que Oates fuera lo bastante perspicaz como para entender que sus antecedentes podían convertirse en una desventaja, porque llegó con un atuendo raído y un sombrero estropeado. Al parecer la táctica dio resultado ya que Tom Crean, que había vuelto para trabajar con Scott y fue uno de los primeros en conocer a Oates, comentó que se había presentado a los marineros con sencillez. «Jamás imaginamos que pudiera ser oficial —comentó Crean—. Decidimos que debía ser granjero; siempre

fue muy simpático con nosotros, se portó como uno más y siempre fue muy educado.»

Oates se adaptó sin problemas a las labores de la marinería. Era aficionado a la navegación a vela y al subirse a la jarcia, se sentía como en casa. Teddy Evans y el oficial de cubierta Victor Campbell, que también había estudiado en Eton, opinaron que Oates era un buen elemento y propusieron a Scott que le contratara para los preparativos vitales del último mes antes de zarpar. Scott accedió y le contrató como guardiamarina por un pequeño sueldo semanal. Oates era demasiado modesto para sacar a relucir sus habilidades ecuestres y de todos modos, era demasiado tarde para viajar a Manchuria, ya que Meares había comprado los ponis algún tiempo antes.

En marzo de 1910, mientras el equipo iba tomando forma, Scott viajó con Kathleen a Fefor, en Noruega, para realizar las últimas pruebas de su trineo motorizado. Estaba pendiente de cualquier invento que pudiera mejorar sus probabilidades de éxito, y en 1910 no faltaban artilugios nuevos e innovadores. La propulsión eléctrica había empezado a superar en importancia al viejo sistema de vapor, mientras que los aviones y submarinos eran cada vez más sofisticados, aunque no estaban aún lo bastante perfeccionados para servirle a la expedición de Scott. El telégrafo requería demasiados aparatos voluminosos, pero la compañía antecesora de la British Telecom proporcionó a Scott una línea de telefonía terrestre que fue muy útil durante los preparativos en Londres.

El último trineo motorizado de Scott procedía de la empresa Wolseley Motors de Birmingham, llevaba un motor de gasolina y orugas articuladas; era un precursor de los vehículos que utilizarían Vivían Fuchs y Edmund Hillary cuarenta años más tarde, para completar la primera travesía de la Antártida. Las pruebas de Scott en Fefor progresaban bien, bajo la atenta mirada de Fridtjof Nansen, de Bernard Day (que viajaría a la Antártida con la expedición) y de Skelton, que no les acompañaría. En una superficie de nieve dura, el trineo logró arrastrar un remolque lleno de voluntarios noruegos, que pesaba unos 1.350 kilos, por una empinada cuesta.

Scott y Kathleen estaban encantados, Day se mostraba optimista, pero a Skelton le preocupaba que las pruebas en nieve polvo dejaran en evidencia al trineo. Si Nansen quedó impresionado por la prueba, no lo demostró. Se

limitó a felicitar a Scott por los cincuenta pares de esquís noruegos que acababa de comprar y le señaló que ahora necesitaría un instructor de primera línea, para dar clases a sus cincuenta esquiadores. Le presentó y le recomendó a un campeón noruego de esquí de veintiún años de edad, llamado Tryggve Gran.

A la mitad de las pruebas realizadas en Fefor, se rompió un eje del trineo motorizado. Gran bajó esquiando los dieciséis kilómetros que les separaban del pueblo, recogió un eje de recambio que pesaba 11,5 kilos en el taller de Bernard Day y lo llevó de regreso al trineo. Completó el viaje de ida y vuelta en cinco horas y Scott quedó muy impresionado, no sólo con la habilidad demostrada por Gran, sino también por las modificaciones que había realizado en su equipo: utilizaba dos bastones, mejores botas y unas fijaciones muy ingeniosas, que representaban una importante mejora sobre el material utilizado en el Discovery. Scott no dudó en reclutar a Gran para la expedición, como asesor en materia de esquís.

Antes del fin del viaje de Scott a Noruega, Gran se ofreció a presentarle a Amundsen, ya que el capitán seguía tratando de localizarle para proponer un programa científico coordinado, entre el Ártico y la Antártida. Gran y Scott se desplazaron hasta el hogar de Amundsen en Bundefjord y se encontraron con un hermano de Amundsen, Gustav. Al parecer, Gustav había informado a su hermano de la visita de Scott y se mostró extrañado de que no se encontrara en casa. «Esperamos durante más de una hora —escribió Gran—, pero el gran explorador de la ruta del noroeste no dio señales de vida.»

Se retiraron, Gran con sensación de bochorno y Scott con decepción, Amundsen se había escondido de sus visitantes, a los que no deseaba ver y no contestaba el teléfono, ya que debía impedir que el gobierno noruego, sus patrocinadores, los miembros de su propio equipo y especialmente, el gran Nansen descubrieran sus planes. Nansen era un hombre honorable que se habría opuesto de forma inequívoca a un cambio subrepticio de destino, de la anunciada ruta al Ártico a una carrera desesperada para llegar al polo Sur antes que Scott.

«¿Podría Scott haber derrotado a Amundsen? —se preguntó más adelante Gran—. Debo responder sin duda alguna que para competir en

igualdad de condiciones, tendría que haber conocido los planes de Amundsen de dirigirse al polo Sur antes del invierno de 1910; estas batallas se ganan o se pierden durante los preparativos.»

A mediados de mayo, Gran llegó a bordo del Terra Nova en los muelles londinenses West India. «Me encontré con un hervidero de actividad —escribió—, que me impresionó casi tanto como el tránsito en las calles de la metrópolis. Los hombres trabajaban como hormigas y había marineros subidos en toda la jarcia.» Entre las provisiones del barco había regalos para mantener alta la moral de los hombres, que incluían 35.000 puros, media tonelada de tabaco, pastel de navidad, un piano y un gramófono HMV con una selección de discos.

Entre los expedicionarios había algunos hombres de solvencia contrastada, que habían navegado a las órdenes de Scott con anterioridad y deseaban viajar de nuevo con él. Además de Edward Lashly, Taff Evans y Tom Crean, el suboficial Thomas Williamson también había solicitado plaza en la expedición. «Estimado señor, tengo entendido que piensa realizar otra expedición al sur —escribió Williamson—. Espero que cuando llegue el momento de seleccionar a los expedicionarios, no se olvide de mí. Estoy convencido de poder servirle mucho mejor que en la primera ocasión, por el sencillo motivo de que ahora tengo mayor edad y experiencia. Confío en que me informará si hay alguna posibilidad de que me acepte para acompañarle de nuevo.»

Kathleen mostraba un creciente interés en la expedición de Scott y empezaron a circular comentarios malintencionados sobre quién llevaba los pantalones. Ella se encargaba de alentar las ambiciones de Scott y de levantarle los ánimos cuando caía víctima de sus períodos depresivos. «Irás al polo —escribió ella en una ocasión—. Vaya por Dios, ¿de qué serviría tener energía y espíritu emprendedor si no pudieras realizar una pequeña misión como ésa? Hay que hacerlo, así que date prisa y no dejes ningún detalle sin resolver.» «Kathleen es una mujer muy, muy inteligente —escribió el noruego Gran—, con mucha ambición y arrojo... No creo que Scott hubiera ido a la Antártida de no haber sido por ella.»

Si Scott no se hubiera dirigido al sur, es probable que su pericia en el campo de los torpedos y su experiencia de mando le habrían permitido

ascender rápidamente en la Armada, durante la gran guerra que se avecinaba mientras ponían a punto al Terra Nova. El día antes de zarpar, el director del periódico londinense The Daily Mail informó a Scott de la impresión generalizada de que los alemanes estarían «a punto para lanzar un ataque en el verano de 1914». «Entonces —respondió Scott, tras una breve pausa—, ya podré ponerme al mando de un crucero de la clase Invencible. El verano de 1914 me parece un buen momento.» Otro periódico publicó una entrevista con Scott, en la que mencionaba el conflicto inminente: «Dijo que no era alarmista, pero nos contó que había estado en el Ministerio de Marina y que, en su opinión, se acercaba el día en que harían falta jóvenes dispuestos a luchar. Temía que la amenaza que empezaba a aparecer en el exterior fuera muy grave y estaba convencido de que no debíamos tomarla a la ligera. Scott creía que en los días que se avecinaban, desearíamos tener la armada más fuerte de nuestra historia».

El rey Eduardo VII, en cuyo honor había bautizado Scott una península enorme en la Antártida, falleció tres semanas antes de que zarpara el Terra Nova. Scott recordó que la salida del Discovery, nueve años antes, también se había visto empañada por la muerte de la reina Victoria. Mientras se alejaron del muelle, Scott se despidió de los amigos, muchos de los cuales llevaban meses dedicando su tiempo y sus esfuerzos a la expedición, sin cobrar. Entonces alcanzó a ver el conocido perfil del Discovery, que estaba amarrado del otro lado del muelle para cargar provisiones de la Hudson's Bay Company, antes de zarpar rumbo a Norteamérica.

En junio de 1910 se dirigieron a Cardiff, donde cargarían carbón para el viaje. Scott llamó a todos a cubierta y les instó a que escribieran sus testamentos. «Si no saben nada del barco a mediados de enero de 1912 —escribió Scott en una carta al Almirantazgo—, quizá puedan organizar una expedición de apoyo. Pero les ruego que no tomen ninguna medida hasta el final de la temporada 1911-1912.»

En Cardiff, llenaron las bodegas con el carbón que les regalaron en las minas galesas, el alcalde de la ciudad prometió donar 1.000 libras (71.000 euros) a la expedición y se celebró un banquete en honor de los expedicionarios. Taff Evans era muy conocido en su País de Gales natal desde la época del Discovery y se sentó entre Scott y el alcalde. «Ninguna

otra persona —reveló Evans en un discurso improvisado—, me habría convencido para bajar de nuevo, pero si hay un hombre en el mundo capaz de llevar a buen término esta empresa, ése es el capitán Scott.» Durante la cena, Evans se excedió con la bebida e hicieron falta seis hombres forzudos para llevarle de regreso al Terra Nova. Durante estos días, el también gales Teddy Evans empezó a enemistarse con su tocayo de la marinería. Al parecer, el conflicto surgió cuando Taff notó un error cometido por Teddy al encargar unas fijaciones de esquí y fue a contárselo a Scott. Encargaron nuevas fijaciones y el primer oficial Evans fue relevado como encargado del material de esquí por el suboficial Evans. Teddy no era muy alto, pero su orgullo tenía unas dimensiones considerables; el oficial jamás dejó de guardar rencor por el incidente.

Scott no partió con el barco cuando éste se alejó por fin de las islas Británicas, ya que aún faltaban 8.000 libras (569.000 euros) para cubrir los gastos de la expedición. Si tomaba un vapor rápido a Ciudad del Cabo, Scott aún tendría tiempo para recaudar fondos en Inglaterra, para firmar contratos y para vender los derechos de su historia a revistas, periódicos y empresas cinematográficas, con el fin de pagar las facturas pendientes. A pesar de todos sus compromisos, logró encontrar un momento para visitar el hogar de su niñez, Outlands. Ahí se despidió de sus recuerdos y grabó su nombre en un árbol que había plantado años antes. Decidió postergar la despedida de Kathleen y le pidió que le acompañara en el vapor a Ciudad del Cabo. La esposa de Wilson, Oriana, y la de Teddy Evans, Hilda, viajarían con ellos en el mismo vapor. Se reunieron todos en la estación de Waterloo para una pequeña ceremonia de despedida con algunos amigos. Entre ellos se encontraba Ernest Shackleton, que lanzó vítores para el capitán y la señora Scott, mientras el tren se alejaba de la estación.

Entretanto, en el Terra Nova los hombres empezaban a conocerse más a fondo, en sus condiciones de mareo y hacinamiento. Los turnos compartidos en las bombas de sentina y echando carbón en las calderas les ayudaron a romper el hielo. «Las carboneras contienen unas cincuenta toneladas cada una —comentó Wilson—. Hacemos turnos de unas tres horas... Es un trabajo abrasador y al cabo de diez minutos sudamos a chorro y estamos negros por el hollín.» En uno de sus turnos, Wilson y Bowers

lograron palear siete toneladas, a pesar de que el balanceo de las olas era tan violento que les costaba esquivar los pedazos de carbón que volaban en la oscuridad. «El carbón es un combustible con un efecto terriblemente irritante en los ojos y la piel —escribiría más adelante Wilson—, ya que contiene brea y resina. La irritación puede durar muchas horas, incluso después de lavarse a fondo.»

«Gracias a este esfuerzo —observó Teddy Evans—, los oficiales, los marineros y los científicos han podido forjar buenas amistades y desarrollar un gran respeto mutuo.» Los científicos aprendieron varias habilidades novedosas para ellos; según el canadiense Charles Wright, aprendieron a ajustar cabos, a manipular el carbón, a pintar y quizá la más inquietante, a amarrar velas desde lo alto de la jarcia.

Uno de los trucos favoritos de Teddy Evans consistía en levantar a un hombre del suelo con la boca, agarrándole por el cinturón con los dientes. Bajo su liderazgo, las bromas algo rudas se convirtieron en práctica habitual. Oates debía sentirse como en casa, tras haber visto ambientes muy parecidos en las salas de oficiales del ejército, pero es probable que los científicos y la marinería albergaran dudas sobre esa clase de comportamiento.

Se retrasaron un poco en las calmas ecuatoriales, pero en el último tramo que les llevaría hasta la base naval de Simonstown, al sur de Ciudad del Cabo, la fuerte brisa de poniente les permitió avanzar a toda vela y a buen ritmo. Llegaron el 15 de agosto para alivio de Scott, que llevaba algún tiempo esperándoles. Había que ponerse manos a la obra en el puerto para realizar los últimos preparativos, aunque todos aprovecharon para tomarse un pequeño respiro y la Ciudad del Cabo les trató con la hospitalidad que la caracteriza.

Oates describió el Terra Nova como un barco terriblemente sucio y se mostró poco impresionado por su velocidad. «El patrón ha decidido embarcarse con nosotros hasta Melbourne —escribió Oates en una carta a su madre—. Su decisión no ha sido muy popular, pero creo que es una buena idea, ya que le permitirá conocer más a fondo a los expedicionarios y a nosotros nos permitirá conocerle a él.» La decisión de Scott de embarcarse en el Terra Nova, en vez de seguir con Kathleen en el vapor, fue

abrupta e inesperada. Decidió que Wilson ocupara su plaza en el vapor y eso permitió al científico pasar más tiempo con su esposa Oriana. Es posible que hayan circulado rumores sobre el deseo de Scott de escaparse de Kathleen, o sobre sus celos por la buena relación de Teddy Evans con los expedicionarios, pero no hay pruebas de lo uno ni de lo otro. En cualquier caso, si Evans se resintió de perder su posición privilegiada antes de tiempo jamás lo confesó por escrito, ni siquiera en sus diarios personales. Por otra parte, Bowers, cuyos primeros diarios en la India fueron muy críticos con sus comandantes, sólo tuvo palabras de elogio para Scott en Ciudad del Cabo: «Scott se lleva bien con todo el mundo y es un líder de primer orden. Se ha interesado en persona por cada uno de nosotros... Sólo acepta respuestas claras a sus preguntas... Se mantiene firme en sus convicciones, sabe lo que quiere y no vacila en sus decisiones».

El Terra Nova zarpó de Ciudad del Cabo rumbo a Australia el 3 de septiembre, con Scott al mando. Siguió el ambiente bromista, aunque se moderó un poco ante la presencia del jefe. El físico canadiense Charles Wright, que admiraba a Scott por su interés en los temas científicos, comentó que si bien el capitán se mantenía al margen de las bromas, no parecía estar en contra de ellas. «Si en el viaje de Cardiff a Simonstown disfrutamos de un espléndido ambiente de compañerismo —escribió más adelante el noruego Gran—, la travesía de Sudáfrica a Australia demostró sin duda alguna el buen ojo que tuvo Scott al elegir a sus expedicionarios. En Noruega presencié una faceta jovial de Scott y esa primera impresión se reforzó a través de la convivencia con él. Quizá tenía mal genio a veces y era aconsejable apartarse de su camino cuando estaba de mal humor, pero si trataba a alguien con injusticia no dudaba en rectificar de inmediato.»

Cuatro días después de zarpar de Ciudad del Cabo, el compatriota de Gran, Roald Amundsen, empezó a seguir al Terra Nova en secreto, a bordo del Fram. El 6 de septiembre, los noruegos zarparon de Madeira con la intención de llegar a la Gran Barrera helada sin realizar más escalas. Amundsen debía sospechar que el público reaccionaría con hostilidad a su engaño y decidió dar un mínimo aviso de sus intenciones, para el mundo en general y los ingleses en particular. Envió un telegrama críptico que Scott recibiría a su llegada en Melbourne, cuando ya no podría cambiar sus

planes ni comprar más perros. «Me permito informarte —decía el mensaje —, que el Fram se dirige a la Antártida. Amundsen.»

También escribió una carta confidencial a un amigo suyo noruego: «El Fram se dirige al sur desde Madeira hacia las regiones polares, para competir con el inglés en la carrera hacia el polo Sur». Scott seguía navegando hacia Australia, sin el menor indicio de que estuviera embarcado en una carrera y mucho menos que se enfrentara a un gran profesional de los desplazamientos en hielo como Roald Amundsen. Siguió desarrollando los procedimientos a seguir con los científicos y perfeccionando sus propios planes para alcanzar el polo en una travesía lenta, pero segura. Scott, cuyo proyecto se basaba en las experiencias del Discovery y el Nimrod, no tenía intención de alcanzar el polo con el uso exclusivo de la tracción humana. Quería utilizar todos los medios a su alcance, recurriendo sobre la marcha a los que demostraran ser más útiles. En cualquier caso, su elección final de medios de transporte no dependería de la velocidad, sino de la posibilidad de llegar al polo con seguridad y en un tiempo razonable.

Poco después de que el Terra Nova zarpara de Ciudad del Cabo, el periódico sudafricano Cape Times publicó la siguiente nota: «Mientras el capitán Scott y sus compañeros se dirigen al sur, hacia un polo que el hombre aún no ha conquistado, el capitán noruego Roald Amundsen se ha dirigido al norte, para resolver algunos de los misterios de la región polar ártica».

Amundsen había logrado engañar por completo a la prensa mundial. El noruego no mostraba el más mínimo escrúpulo por el hecho de invadir territorio ajeno. «No soy de aquellos exploradores que opinen que el océano polar es mi dominio exclusivo... El primero en llegar será el primero en servirse.» Con este planteamiento, Amundsen se dedicó a leer todo lo que se había escrito sobre expediciones anteriores a la Antártida y tras consultar las obras de Ross, Borchgrevink, Scott y Shackleton, decidió que el mejor punto de partida para su conquista del polo era la Gran Barrera helada, en la zona de la bahía de las Ballenas. El principal factor en contra de este plan era que si construía un refugio en la orilla de la Barrera, se podía desprender un témpano e irse a la deriva el campamento. Sin embargo, a diferencia de Scott y Shackleton, Amundsen consideraba que merecía la pena correr con

ese riego. Supuso que si existía algún peligro, no debía ser muy importante ya que Ross y Shackleton habían avistado el mismo tramo de la barrera con setenta años de diferencia. Tal como revela la fotografía por satélite de la primera sección de imágenes, Amundsen se estaba arriesgando mucho, pero la apuesta salió bien. También confiaba en encontrar un glaciar que le permitiera ascender hasta la meseta. A diferencia de los planes de Scott, los de Amundsen dependían en gran medida de la suerte con la geografía.

Amundsen sabía que Scott pensaba llevar a cabo un gran programa científico con muchos especialistas y gran cantidad de equipo y aparatos. Scott estaría acompañado por sesenta y cinco hombres, mientras que Amundsen no había llevado científicos, sino un reducido equipo de especialistas en desplazamientos, que incluía a los mejores conductores de trineo y esquiadores del mundo. En total, su expedición contaba con diecinueve hombres, entre especialistas polares y tripulantes del barco.

Cuando el Fram salió del puerto de Funchal el 6 de septiembre de 1910, Amundsen llamó a sus hombres a cubierta para darles la gran noticia del cambio de destino. Les contó que ya no serían unos segundones en la llegada al polo Norte, sino que serían los primeros en alcanzar el polo Sur. Amundsen añadió que sólo faltaba derrotar al inglés en la carrera. El campeón de esquí Bjaaland respondió con una sonora aclamación. «Eso significa que llegaremos nosotros primero», exclamó Bjaaland. Tres semanas después de la salida del Fram de Madeira, cuando Scott ya no estaba a tiempo de cambiar sus planes, León anunció a la prensa mundial los nuevos planes de su hermano Roald. Eligió sus palabras con cuidado para evitar las acusaciones de duplicidad: «A primera vista, esto puede parecer un cambio de planes. Sin embargo, no es así. Se trata sólo de una ampliación de los planes de la expedición, no de un cambio». Scott recibió el escueto telegrama de Amundsen a su llegada a Melbourne el 12 de octubre. Se lo mostró a Gran, quien comentó enseguida que la fecha de envío desde Oslo era del 3 de octubre, aunque el Fram había zarpado de Madeira tres semanas antes. Siguiendo el consejo de Gran, Scott envió un telegrama a Nansen para pedirle su opinión sobre el mensaje de Amundsen. No sabemos si para entonces, Nansen conocía ya los entresijos del engaño

de Amundsen, pero su respuesta a Scott fue escueta y enigmática: «Lo ignoro», escribió.

Para añadir más confusión al asunto, Scott recibió un mensaje de Markham en el que mencionaba una declaración del Fram a la prensa, explicando que pensaban realizar investigaciones oceanógraficas en la región de Punta Arenas. Esto daba a entender que Amundsen pensaba dirigirse a la Antártida, pero al mar de Weddell y no a la Gran Barrera helada. Por otra parte, Markham también se había enterado que Amundsen había comprado al Ministerio de Marina cartas náuticas del estrecho de McMurdo y del mar de Ross. «Amundsen se dirige al estrecho de McMurdo para robarle el polo a Scott —dedujo Markham—. Si yo fuera Scott le prohibiría el desembarque en mi tierra, pero él siempre ha sido demasiado buena persona.»

Justo cuando entregaron a Scott el primer telegrama del noruego, en Melbourne, le estaban presentando al nuevo geólogo de la expedición, el australiano Frank Debenham, que más adelante fundaría el Instituto Scott de Investigaciones Polares en la Universidad de Cambridge. Debenham comentó que la noticia de Amundsen no pareció afectar demasiado a Scott. La mayoría de los demás expedicionarios tuvieron otra reacción ante la noticia de los noruegos. Raymond Priestley resumió el sentir general: «Fue la peor impertinencia geográfica cometida jamás». El canadiense CharlesWright comentó que ajuicio suyo y al de sus compañeros, el comportamiento del explorador noruego no había sido muy correcto. En Londres, Shackleton expresó su sorpresa ante el «considerable cambio de planes» de Amundsen, sin siquiera haber ofrecido «una explicación más completa».

El único expedicionario del Terra Nova que no percibió nada indecoroso en el comportamiento de Amundsen fue Oates, a pesar de sus tendencias xenófobas y sus recelos hacia todo lo extranjero. Pero cuando expresó una opinión sobre la noticia de Amundsen, había vuelto a su viejo vicio de criticar al jefe, en este caso Scott y en menor medida, Evans. Nada de lo que hicieran ellos dos podía ser bueno, así que la reacción de Oates fue ambigua. «Malditos noruegos —masculló—. Ha sido todo un disgusto que decidieran venir al sur. Sólo espero que no lleguen antes que nosotros.» Sin

embargo, la antipatía que sentía por Scott no tardó en imponerse a su xenofobia: «En cualquier caso, nos dejaría en ridículo después de tanta palabrería... Acusan a Amundsen de planificar su expedición de forma solapada, pero yo no veo nada de malo en guardar en secreto las intenciones... Si Scott comete algún error absurdo, como no dar suficiente de comer a los ponis, perderá sin duda alguna».

Cuando el Terra Nova zarpó de Melbourne, Teddy Evans estaba de nuevo al mando y Wilson había regresado a bordo. Scott se había visto obligado a emprender de nuevo la recaudación de fondos, buscando apoyo en Australia para hacer frente a las deudas pendientes. El alcalde de Sydney realizó un llamamiento en su nombre y el gobierno local de Nueva Gales del Sur donó 2.500 libras (177.500 euros), la mitad de lo que necesitaba. Scott debía saber que si mencionaba el engaño de Amundsen, sería más fácil que los australianos aflojaran sus carteras y sus bolsillos. Sin embargo, decidió no recurrir a ese argumento. «Las acciones de Amundsen han sido completamente reflexivas y sólo las podrá justificar el éxito. El hecho de que sus acciones queden al margen de mi propio código de conducta no me lleva necesariamente a condenarlas y bajo ninguna circunstancia me permitiré pronunciar en público una opinión al respecto.»

Scott tenía muchos problemas más apremiantes que el de Amundsen. La verdadera intención de su trayecto a bordo del Terra Nova, de Ciudad del Cabo a Melbourne, había sido la de decidir quiénes eran los candidatos idóneos para quedarse con él en la Antártida. Al recordar la eficiencia demostrada por Ernest Shackleton en el desembarco del Discovery, en Hut Point, Scott había nombrado provisionalmente al teniente de navio Henry Rennick, como encargado de las bodegas y las provisiones. Sin embargo, durante el trayecto en el Terra Nova Scott se había fijado en las impresionantes dotes de organización de Bowers, además de su fuerza y su portentosa memoria. Antes de dejar atrás la civilización, tenía la obligación de informar a Henry Rennick que había decidido reemplazarle en el grupo del desembarque y que su sustituto sería el escocés Bowers. Rennick permaneció a bordo del barco durante el resto de la expedición, pero no pareció ofenderse por la decisión, ni expresó rencor alguno contra Scott o Bowers. Al igual que todos los líderes, Scott procuraba promocionar a los

individuos muy buenos, por encima de los que eran simplemente buenos, aunque no disfrutaba al hacerlo. «Es un buen tipo —escribió el capitán sobre Rennick—, y me aflige ponerme en su situación actual, imagino que debe estarlo pasando muy mal.»

Sin embargo, la decisión fue del todo acertada, ya que Bowers resultó ser un intendente magnífico.

Scott y Kathleen tomaron un vapor de pasajeros hasta Nueva Zelanda, y a su llegada les esperaba la noticia de que los esfuerzos de recaudación realizados en Australia habían rendido fruto. Un acaudalado ciudadano de Sydney había igualado las 2.500 libras donadas por su gobierno y había cancelado así las deudas de Scott. Un problema menos del que preocuparse. Sin embargo, los periodistas también les dieron la bienvenida con ávidas preguntas sobre la carrera que se había desatado, sobre los noruegos y sobre los planes de Scott a partir de ahora. El capitán logró mantener la calma y deseó suerte a Amundsen, mientras aseguraba a los medios que sus propios planes no cambiarían en absoluto.

A su llegada al puerto de Lyttelton el 29 de octubre de 1910, Bowers supervisó la operación de descarga del Terra Nova. A continuación llevaron el barco al dique seco para tapar las fugas de agua, limpiar las bombas y apretar todos los tornillos. De regreso al puerto, comprobaron que el viejo barco hacía mucha menos agua y empezaron a estibar de nuevo la carga. Bowers repitió el inventario de la carga y cambió el embalaje de una buena parte de las provisiones, en cajas ligeras pero fuertes e identificadas por un código de colores. Scott pensaba dividir el grupo de desembarque en dos equipos, uno de los cuales pasaría el invierno en los alrededores de Hut Point y otro, dirigido por el oficial Victor Campbell, que desembarcaría en el extremo oriental de la Gran Barrera helada, para explorar la Tierra del rey Eduardo VII, descubierta por Scott en 1901. Llamaron a este grupo de seis integrantes el equipo oriental y pintaron de verde todas sus cajas.

Bowers trabajaba con sus hombres de día y de noche, tratando con educación de ignorar el torrente de curiosos que se acercaba al barco. Oates expresó su rabia ante la costumbre de alguno de estos turistas de grabar sus nombres en la pintura del barco. A medida que llegaban nuevas provisiones a la cubierta del Terra Nova, la línea de carga del buque se sumergía cada

vez más. Scott y los demás tripulantes de la marina sabían que era peligroso, pero no tenían otra alternativa. Todo lo que llevaban resultaría imprescindible en el sur. Entre los artículos más pesados había unas dos toneladas y media de bidones de gasolina; cajas de instrumentos científicos que además de abultar, eran muy delicados; tres trineos motorizados, con sus respectivas piezas de recambio y las herramientas de Bernard Day; 460 toneladas de carbón y cinco toneladas de alimento para los perros. «Meares se resiste a darles de comer a los perros carne de foca —comentó Scott—, pero creo que será inevitable hacerlo durante el invierno.»

Los diecinueve ponis estaban instalados en unas cuadras diseñadas por Oates, directamente encima de los aposentos de la marinería y a los hombres les caía un chorro intermitente de orina de caballo. Había treinta y tres perros de trineo, que trataban de matarse entre ellos, aullaban, ladraban y ensuciaban la cubierta. Los había tenido que encadenar con una distancia prudencial entre uno y otro animal, de modo que la cubierta entera estaba llena de canes enfurecidos atados a sacos, cajas y cornamusas. También llevaban un gato negro de la buena suerte llamado Nigger, un gatito persa, tres conejos, una paloma, unas ardillas y un conejillo de Indias que vivía en una caja de tabaco (que más adelante, alguien echó por la borda por error). Cuando terminaron de construir el refrigerador de a bordo, guardaron los restos de 162 ovejas. Amarraron en la cubierta veinticuatro trineos, seguidos de treinta y dos toneladas de forraje para ponis, que había que procurar mantener seco de algún modo y que Oates no tardó en aumentar hasta las cincuenta toneladas. La cubierta era completamente invisible bajo el manto de provisiones.

Oates empezó a mostrar su hostilidad hacia Scott en Nueva Zelanda. En parte esto fue culpa del capitán, que trataba de ocuparse de un sinfín de detalles, pero a pesar de que había encargado los asuntos ecuestres a Oates, no estaba dispuesto a ceder en todas sus demandas. Oates era experto en caballos y Scott no sabía nada del tema, ni pretendía saberlo, pero los planes para la expedición no siempre le permitían seguir todos los consejos de Oates, por buenos que fueran. Asimismo, Oates sabía tan poco como Scott sobre el comportamiento y las habilidades de los ponis de Manchuria

en la nieve. El capitán procuraba apreciar el panorama global, mientras que Oates se centraba exclusivamente y con virulencia en su limitado campo.

Oates quería llevar cincuenta toneladas de forraje en vez de treinta y dos y si faltaba espacio, habría que eliminar otra cosa. «Scott se ha estado quejando de nuevo del forraje —escribió Oates—, pero he logrado pararle los pies y además, hemos embarcado otras dos toneladas a escondidas.» Más adelante, comentó de nuevo sus intenciones de burlar los planes del capitán: «Acabo de encargar un poco más de forraje, que trataré de estibar con discreción esta tarde». Para aplacar a Oates, Scott consintió en ordenar a Bowers que desembarcara una cantidad de carbón, para poder llevar el forraje adicional. La reacción de Oates fue triunfal: «Querida madre —escribió—, me he enzarzado en una gran disputa con Scott sobre el forraje de los caballos. Me ha dicho que era un condenado fastidio, pero al final ha cedido, demostrando así que se puede razonar con él». La confianza inquebrantable que mostraba Oates en su propio criterio y el lenguaje combativo que utilizaba, con palabras como «ceder» en vez de «estar de acuerdo», me recuerda de nuevo a mí mismo, cuando he tenido que trabajar a las órdenes de otra persona.

Bowers no dudó en convertirse en cómplice de Oates: «Oates insistía en la necesidad de conseguir un alimento caro a base de linaza, mientras que Scott prefería la variedad más económica. Cuando me preguntaron por mi opinión (aunque no sabía nada del forraje para caballos), Oates me guiñó el ojo y respondí que nada se comparaba a la calidad del alimento de linaza. Para alegría de Oates, se decidió comprar el alimento que él quería». Oates también insistía en la pésima condición de los ponis comprados por Meares en Manchuria, en lo que sospecho se trataba de una maniobra interesada por su parte.

Siete semanas después de la salida de Meares y Bruce de Vladivostok, llegaron a Lyttelton con todos los ponis vivos excepto uno, a pesar de los cincuenta y dos días de viaje sin descanso; durante el trayecto, los ponis no se habían podido echar ni una vez por falta de espacio. Desembarcaron a los ponis y los perros en la pequeña isla de Quail, a cinco millas de Lyttelton, donde pasaron por un proceso de cuarentena y disfrutaron de un merecido descanso antes de la llegada del Terra Nova. Cuando Scott y Oates

acudieron al campamento de Meares en la isla de Quail, se encontraron con que Bruce tenía dos ojos morados y la nariz hinchada por culpa de un pony peleón, pero aparte de eso todo estaba bien. Scott felicitó calurosamente a Meares por los animales que había comprado. «Querida madre —escribió a su vez Oates—, los ponis son de primera, pero mucho me temo que con todo los que les he dado de comer se pondrán juguetones y eso nos puede generar problemas.»

Algunos marineros se acercaron a la isla para ayudar a que los animales se ejercitaran, mientras Oates se instaló en el campamento de Quail, donde trabó una amistad con los rusos Gerof y Omelchenko. También empezó a realizar pruebas para enseñar a los ponis a tirar de cargas. A pesar del juicio favorable que había expresado en la carta a su madre, Oates se encargó de entregar a Scott un informe mucho más adverso, cuyo resumen incluía las siguientes apreciaciones:

Víctor... Estrecho de pecho, patizambo... Problemas con los ojos. Viejo y sin aliento.

Snippets... Se queda sin aliento. Tendones traseros de patas delanteras dudosos. Puntas de las pezuñas hacia dentro. Viejo.

James Pigg... Restos de una herida sobre las patas traseras. Viejo.

Bones... Viejo.

Snatcher... Marcas oscuras bajo un ojo. Viejo.

Fuera o no la intención de Oates, el informe debía servir para convencer a Scott y a los demás miembros del equipo de que los ponis eran una porquería. Así Oates se protegería si a pesar de todos sus esfuerzos, fallaban en la Antártida. Sin embargo, comprobó para su disgusto que Scott seguía expresando una «gran satisfacción» respecto a los ponis. Oates sentía que Scott había desoído su opinión, aunque no está muy claro exactamente qué quería conseguir con sus consejos, ya que a estas alturas no era posible rechazar a los ponis y pedir otros. El único otro punto en el que insistió Oates fue el de mejorar la calidad y la cantidad del forraje y es evidente que en esa cuestión, Scott accedió a sus deseos sin rechistar.

Cuando Scott logró aplacar a Oates, por lo menos de momento, empezaron a surgir problemas en otra parte. Durante los ajetreados tres últimos días antes de zarpar de Lyttelton, el obispo de Christchurch logró encontrar un hueco en la cubierta para bendecir el barco. Los hombres de la Armada se pusieron sus mejores galas, que por lo general tenían guardadas con naftalina. Todo marchaba viento en popa hasta que Taff Evans, que se había permitido una última juerga en tierra, cayó a las aguas del puerto, borracho. En otra versión del incidente relatada por Wilfred Bruce a Cherry-Garrard, Taff Evans se acercaba al barco en plena borrachera justo cuando llegaba el obispo y el teniente de navio Evans le echó al mar. Taff era un veterano del primer viaje al sur de Scott, además de ser uno de los hombres con más experiencia de todos los expedicionarios, así que el hecho de haberse tomado unas copas de más, en la última oportunidad de la que dispondría durante al menos dos años, no ameritaba el despido de la expedición. Sin embargo, el concepto de la disciplina naval era uno de los pilares básicos de la aventura y Scott debía dar la impresión de castigar al imponente suboficial gales. Le envió de regreso a casa, después de reprenderle por haber dejado en evidencia a toda la expedición. Teddy Evans, a quien no le caía bien su tocayo, expresó su satisfacción. Cuando zarpó de Lyttelton, el barco tuvo que recalar en Port Chalmers para embarcar más carbón y el gales se las ingenió para permanecer a bordo durante ese corto trayecto. Cuando llegaron, rogó a Scott que recapacitara su decisión de echarle. El capitán no era un tirano y tendía a aplicar el sentido común, más que un cumplimiento estricto de todas las normas; accedió a perdonar al arrepentido suboficial, que además era el principal experto en desplazamientos con trineo. Sin embargo, el perdón concedido provocó un conflicto con Teddy Evans, que opinaba que la reincorporación de su tocayo sería pésima para la disciplina a bordo.

Teddy Evans confió a algunos compañeros que pensaba presentar la dimisión si no llegaba a un acuerdo claro con Scott. Según Bowers, los problemas empeoraron por culpa de los celos y las envidias de las esposas, que aguijoneaban a sus maridos para que establecieran su autoridad y superioridad. Bowers, Oates y Atkinson decidieron que ellos también renunciarían en solidaridad si Teddy Evans presentaba su dimisión y

preguntaron a Cherry-Garrard si estaba dispuesto a unirse a ellos. El muchacho se negó, con la opinión de que la marcha de Teddy Evans no sería una tragedia para la expedición. «Evans siempre me ha caído mal —escribió—, desde el primer instante.» Cherry-Garrard opinaba que el derroche de buen humor de Teddy Evans ocultaba una personalidad superficial, «que carece de la complejidad de Scott y del altruismo reflexivo de Wilson».

Los diarios de Scott no mencionan un conato de motín ni una amenaza de dimisión, aunque se refieren a las «vagas y descabelladas quejas» de Teddy Evans. Los diarios de Evans no mencionan el incidente, cuya existencia sólo conocemos por las anotaciones realizadas por el joven Cherry-Garrard, que también contó que el caso se cerró cuando Scott retó a Teddy Evans a que actuara y «Evans cedió».

Hay varios diarios que hablan de un ambiente tenso entre Hilda Evans y Kathleen Scott, que según Bowers se debía a los celos mutuos. Bowers admiraba mucho la «belleza desbocada» de Hilda Evans, en cambio Kathleen le había pedido cuentas sobre algún detalle de su gestión de las provisiones. «No le cae bien a nadie de la expedición —escribió—, y el silencio incómodo que reina cada vez que ella llega es la única nota discordante de esta aventura. Es un secreto a voces que la que manda ahora mismo es ella y que su palabra es la ley... a través del armador. A nadie le caen bien los intrigantes y ella lo es sin duda alguna... Todos sentimos que cuanto antes zarpemos, mejor.»

En algún momento de los últimos días en Port Chalmers, mientras Hilda y Kathleen se disponían a despedirse de sus maridos, ambas mujeres se enzarzaron en una disputa. A Oates le llegó el relato de la discusión resultante y a su vez lo narró en una carta: «Querida madre, la señora Scott y la señora Evans han protagonizado una tremenda batalla, que según me cuentan, ha terminado en empate tras quince asaltos. La señora Wilson se ha unido a la pelea tras el décimo asalto y volaban más pelos y sangre por la habitación del hotel que en un matadero de Chicago durante un mes. A los maridos les han llegado las secuelas y el ambiente se ha enfriado de forma notable. Espero que no lleven la enemistad consigo cuando lleguemos al refugio, aunque a mí no me afectará mucho si lo hacen».

Aunque con tintas algo cargadas, la versión de Oates resume el incidente a la perfección. Scott y Kathleen pudieron escaparse para dar un último paseo por las colinas y el día antes de zarpar, recogieron a Teddy Evans y se dirigieron juntos al barco. El mismo día de la salida, el 29 de noviembre de 1910, Kathleen lanzó una última pulla en su diario: «Los berrinches de Evans echaron a perder el día —escribió—. Me contó un montón de mentiras y palabrería». Bowers parecía disfrutar del mal ambiente que reinaba entre las damas: «Espero que no se sepa nunca lo cerca que estuvo el Terra Nova en aquellas últimas horas de no zarpar».

Kathleen no quiso dar un beso de despedida a su marido, para que «los demás no le vieran triste». La señora Evans amenazaba desde el puente con padecer un ataque de nervios, aunque al final no pasó nada. Kathleen se la llevó junto con Oriana Wilson a tomar una taza de té en la popa, «y todas charlamos animadamente». «Sentía una profunda aflicción en el corazón —confesó Teddy Evans—, pero al igual que todos los demás, me concentré en las labores del barco y en seguir al capitán Scott hasta el final. Temamos trabajo que hacer y la tripulación agradeció las órdenes que les mantenían ocupados y les permitían ocultar sus sentimientos. En momentos así existe una terrible sensación de soledad, para todos los que se han presentado voluntarios para el servicio en el polo Sur.»

Scott envió sus últimas cartas a casa, entre ellas una para su joven sobrina:

Si tuvieras un telescopio enorme, capaz de ver a través de la tierra bajo tus pies, nos verías a la tía Kathleen y a mí en el extremo opuesto... Los perros ladran mucho y aquellos que no los conocen tratan de no acercarse demasiado, por si les sueltan una dentellada. Sin embargo, hubo una niña de la misma edad de Phoebe, que se acercó al perro más fiero de todos y se abrazó a su cuello... Y al perro no le importó en absoluto. Cuando seas mayor, comprenderás que hay muchos animales, y muchas personas, que son como ese perro.

Nos disponemos a zarpar y mientras tú estés disfrutando del banquete de Navidad, puedes imaginarte al Terra Nova entre las masas de hielo... Hay icebergs más grandes que la Casa de la Moneda, incluso que la Torre

de Londres y el mar está lleno de focas y pingüinos... Pensaré en ti durante todas las navidades, esperando que te lo estés pasando muy bien y que no te hayas olvidado de mí,

Tu tío que te quiere, Con.

El 29 de noviembre, el Terra Nova zarpó de Port Chalmers con una tripulación inquieta, por culpa de la carga excesiva y la lentitud del avance. Muchos rezaron porque el tiempo se mantuviera estable, por lo menos hasta que hubieran avanzado lo suficiente para consumir una buena cantidad de peso en combustible. Llegaran o no los rezos a su destinatario, nadie confiaba mucho en aquella región notoria por sus temporales.

No todos estaban preocupados. El gato Nigger, que había aprendido a subirse por los cabos y a hacer cabriolas, era el niño mimado del barco. Sus admiradores incluso le habían fabricado una hamaca especial con cojines, en la que pasaba la mayor parte del día. Un año más tarde cayó al mar en mitad del océano y toda la tripulación se movilizó para enviar un bote salvavidas, que rescató al gato empapado. Mientras, en Nueva Zelanda, los diputados y sus esposas estaban tan fascinados por los sucesivos relatos de Scott y de Shackleton que empezaron a hablar de visitar ellos mismos la Antártida. La agencia de viajes Thomas Cook & Sons incluso anunció que enviaría un barco lleno de turistas al mar de Ross, el verano siguiente. (A día de hoy, aún no lo ha enviado.)

En cuanto a Kathleen Scott, Oriana Wilson y las familias de Taff Evans, Titus Oates y Birdie Bowers, jamás volverían a ver a sus hombres.

12

El desastre acecha, 1911

El 1 de diciembre de 1910, menos de veinticuatro horas después de zarpar de Port Chalmers, Wilson expresaba sus preocupaciones sobre el tiempo: «¿Qué nos traería esta caída tan brusca del barómetro? —escribió más adelante—. Lo único que no queríamos era un temporal fuerte, pero no se hizo esperar y nos sacudió de lleno». Todos a bordo del Terra Nova, empezando por Scott y Teddy Evans, comprendían el peligro que corrían por haber cargado tanto el barco. Sin embargo, no hubo recriminaciones porque todos sabían que no tenían otra opción. «Quien no se arriesga, no gana —comentó Bowers—. Si no había fondos suficientes para equipar otro barco, estábamos obligados a sobrecargar el que teníamos, o a sufrir peores consecuencias en el sur.»También conocían el doble peligro que les deparaba el barco, que por una parte tenía tendencia a hacer agua, mientras que por otra las bombas de sentina, que eran vitales para vaciar el agua que se acumulara, tendían a taponarse con los residuos grasientos del carbón. Los intentos realizados en Cardiff, Ciudad del Cabo y Lyttelton de reparar las pérdidas y de modificar las bombas habían fallado, así que no tenían más remedio que arreglárselas.

Cherry-Garrard comprobó el barómetro el 1 de diciembre: «Me invade la angustia con sólo verlo», escribió. Vertieron aceite por la borda, siguiendo el método tradicional para amainar el mar que sacudía el barco,

pero fue inútil y las olas no tardaron en empezar a barrer la cubierta. Los ponis se caían y los perros encadenados flotaban de un lado a otro, a la merced de las olas. «Soplaba un temporal en toda regla —escribió Ponting el 1 de diciembre—, y el viento aullaba entre la jarcia, mientras las olas enormes se precipitaban con furia sobre nosotros. El barco cabeceaba y se balanceaba con violencia; el mar pasó toda la noche sacudiéndonos con fuerza a barlovento y descargando toneladas de agua por minuto encima de nosotros.»

Todas las escotillas estaban cerradas, pero el temporal no amainaba y el barco se llenaba inexorablemente de agua. El viernes 2 de diciembre, Lashly pasó horas con el agua al cuello, tratando de desatascar las válvulas de las bombas de sentina, pero el nivel del agua llegó a una altura en el que ya no pudo seguir trabajando y las bombas se atascaron de inmediato. Trataron de utilizar la bomba secundaria pero ésta tampoco tardó mucho en atascarse. Una marea de agua inmunda bañaba la sala de máquinas y las calderas. El estruendo del temporal, las nubes de vapor y el rugir del agua generaban un ambiente dantesco. En la cubierta, se rompieron los amarres de algunos sacos de carbón que se convirtieron en misiles y a base de golpes, soltaron unos cuantos bidones de gasolina. Los pesados bidones eran un peligro para cualquier persona o animal que se interpusiera en su camino. Se rompió la cadena que sujetaba a uno de los perros y una ola se lo llevó por la borda en cuestión de segundos. Otro perro cayó al mar, pero la cadena resistió y el siguiente golpe de mar lo devolvió a bordo.

«Me temo que la situación no pinta nada bien —comentó el capitán Scott a Bowers, mientras supervisaba el amarre de los bidones—. ¿Tú qué opinas?» Bowers le respondió con su optimismo habitual, pero no tardó en romperse el pasamanos de sotavento, entre la regala y una pesada caja que contenía uno de los trineos. Scott tuvo que impedir a Bowers que saliera a tratar de recuperar los bidones de gasolina, diciéndole que el riesgo no merecía la pena.

En la sala de máquinas, el agua subía tanto que los maquinistas temían una implosión de vapor y se vieron obligados a apagar la caldera y los motores. Sólo les podían salvar las bombas manuales, pero ya habían tratado de utilizarlas sin mucho éxito y Scott dividió a los hombres en dos

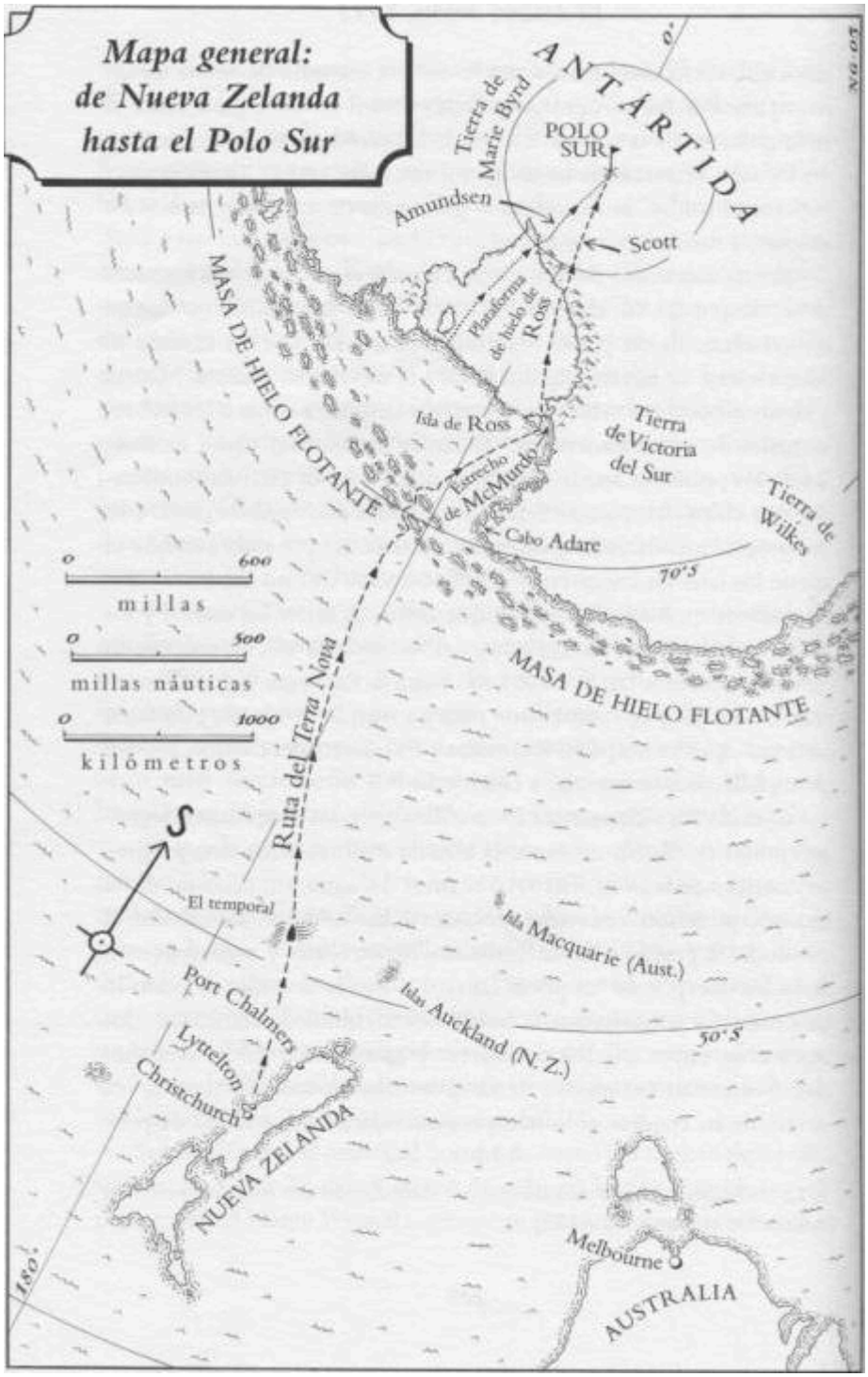
turnos, balde en mano. «Parece una idea muy primitiva —escribió Debenham—, esta de achicar el agua con un balde.» «Nos vimos obligados a utilizar un sistema inaudito para un barco de 750 toneladas —comentó su compatriota australiano, el geólogo Griffith Taylor—, ¡achicar con baldes!»

Scott sabía que la principal bomba de mano era la clave de su salvación. El, Teddy Evans, el oficial de cubierta Víctor Campbell y el primer oficial Harry Pennell trazaron un plan para alcanzar la bomba principal, abriéndose paso a través de una escotilla de acero en un mamparo. Por fin lo lograron y Teddy Evans se abrió paso entre el agua grasienta de la sentina, debajo de la bomba junto con el pequeño Bowers. Tras muchas horas de trabajo, entre ambos lograron sacar suficientes baldes de los residuos grasientos de carbón y la bomba empezó a funcionar de nuevo.

En un momento del temporal, Pennell vio a Scott «en las batayolas de popa, con el verde del mar hasta la cintura». «Anoche murió ahogado un perro —escribió Scott—. De vez en cuando el fuerte oleaje se llevaba alguno y sólo le salvaba su cadena. Meares y algunos hombres más se tuvieron que dedicar a salvar a los pobres animales de morir ahorcados.» Evans se encontró a Oates cuidando de los ponis sin ayuda alguna, ya que los rusos estaban inutilizados por culpa del mareo. «Estaba levantando a los pobres ponis con sus propias manos, para ayudarles a ponerse de pie cada vez que el oleaje los lanzaba a sotavento —explicó Evans—. El no daba muestras de padecer molestia alguna, aunque debía de tener las manos y los pies completamente congelados.» «Pasé toda la noche empapado —escribió Oates—. Un pony se cayó hasta ocho veces y dos fallecieron. Uno cayó y se rompió una pata y a otro le tiró la ola con tanta violencia que ya no pudo levantarse.» Por azares del destino, los dos ponis fallecidos se llamaban Davy y Jones.[1]

Cuando los esfuerzos de Evans, Bowers y los maquinistas lograron poner en funcionamiento la bomba manual, hubo una progresiva mejora de la situación: cayó el nivel del agua y al cabo de algún tiempo, pudieron encender de nuevo las calderas. El sábado al mediodía la pesadilla había finalizado. Scott, Oates y otros lograron sacar los cuerpos de los ponis fallecidos por la escotilla del castillo de proa y los echaron por la borda. Scott colmó de alabanzas a los marineros, cuyos colchones, enseres y

aposentos estaban empapados. No tenían luz ni aire fresco y les llovían constantemente los orines de las cuadras. «No han pronunciado ni una palabra de protesta; los hombres que viven en aquellos aposentos han tratado de sobrellevar la incomodidad como han podido, pero sin pronunciar ni una queja.»


Mapa general:
de Nueva Zelanda
hasta el Polo Sur
ANTÁRTIDA
Tierra de Marie Byrd
POLO SUR
Amundsen
Scott
Plataforma de hielo de Ross
MASA DE HIELO FLOTANTE
Isla de Ross
Estrecho de McMurdo
Tierra de Victoria del Sur
Tierra de Wilkes
Cabo Adare
70° S
0 600
millas
0 500
millas náuticas
0 1000
kilómetros
Ruta del Terra Nova
MASA DE HIELO FLOTANTE
S
El temporal
Isla Macquarie (Aust.)
Port Chalmers
Islas Auckland (N. Z.)
50° S
Lyttelton
Christchurch
NUEVA ZELANDA
Melbourne
AUSTRALIA
180°

A los científicos y los oficiales les había ido un poco mejor, pero sus libretas, diarios y enseres personales también flotaban en el agua que había inundado sus camarotes. «El mismo Scott se puso a trabajar como los mejores —escribió Teddy Evans—, y aguantó como el que más. Nadie olvidará esa imagen: todos hartos... todos mugrientos.» Tardaron semanas en quitarse del todo los residuos grasientos del pelo.

A pesar de haber perdido un perro, dos ponis, parte del carbón y algunos bidones de gasolina, el barco había sobrevivido y se había generado un gran respeto entre los hombres. Teddy Evans, Bowers, Oates, Meares, y los maquinistas habían demostrado su capacidad de aguante y nadie había dado señales de escurrir el bulto, lo cual reflejaba el buen tino de Scott al seleccionar a sus tripulantes. No hubo en los diarios ni una palabra de crítica hacia el jefe, o el «armador», como habían empezado a llamarle afectuosamente los hombres; ni siquiera en el de Oates.

«El capitán Scott estuvo magnífico —escribió Bowers, que tan crítico se había mostrado con Kathleen Scott una semana antes—. Parecía que estaba en una navegación de placer y dicho sea en honor suyo y de Teddy Evans, los hombres más terrestres no sospecharon ni en el momento más desesperado la verdadera dimensión del peligro... Doy fe de que es uno de los mejores y de que se estuvo a la altura de nuestras tradiciones más nobles, incluso en momentos en los que él mismo se debía enfrentar a un panorama de lo más negro y desolador.»

Tras el temporal, el Terra Nova siguió rumbo al sur a vela y vapor. El 5 de diciembre los hombres le tomaron el pelo a Gran por haber avistado un «iceberg» que resultó ser el bufido de una ballena. Sin embargo, el Terra Nova se topó con los límites del hielo flotante más al norte de lo esperado, probablemente porque Scott había planeado una fecha de llegada mucho más temprana que el Discovery o el Nimrod; la masa de hielo no había empezado aún a dispersarse y las preocupaciones de Scott sobre un posible retraso se volvieron irrelevantes. Ahora dependían por completo de los caprichos del hielo marino y no había forma de saber cuánto tardarían en llegar hasta el mar de Ross. El Discovery sólo había tardado cuatro días, pero otros barcos se habían quedado atrapados en el hielo durante doce meses o más.

La mejor forma de avanzar un poco consistía en mantener los motores a toda máquina veinticuatro horas al día, para empujar los témpanos sin cesar y buscar siempre su punto más flaco. Sin embargo, para hacerlo les habría hecho falta más carbón del que llevaban y sólo podían recurrir a la paciencia. Scott era famoso por su impaciencia y estaba desesperado por llegar al estrecho de McMurdo, a fin de instalar la base y llevar los depósitos de provisiones antes del mes de marzo, cuando ya no podrían viajar más.

El barco no tardó en quedar atrapado entre los témpanos y la mayoría de los tripulantes se alegraron de poder disfrutar de un merecido descanso, de secar su ropa empapada al sol y de estar en una situación insólita. El desalinizador del barco no daba el abasto para mantener a más de sesenta hombres sedientos, junto con otros tantos animales, así que el contramaestre salió con un equipo de marineros joviales, para recoger bloques de hielo viejo de los témpanos, que ya hubieran perdido toda la sal.

A sus veintiún años y recién salido de la universidad, Cherry-Garrard era uno de los miembros más jóvenes de la expedición. Empezó junto a Wilson el aprendizaje de su nueva profesión, de asistente de taxidermista, despellejando pingüinos cazados en los témpanos aledaños. «Jamás había conocido nada tan emocionante como esta vida —declaró con entusiasmo —. La novedad, el interés, el color, la fauna y el compañerismo.» No es probable que los pingüinos apreciaran tanto a Cherry-Garrard como el aprendiz de zoólogo a ellos. El y Wilson habían diseñado un novedoso sistema para matarlos. «El doctor Wilson utilizaba el sistema de la médula —explicó Debenham—. El sistema consistía en introducir un pincho por la parte trasera de la cabeza y perforar el cerebro. Para matar un pingüino con métodos tradicionales pueden hacer falta hasta veinte disparos, pero éstos quedaban inmóviles en menos de veinte segundos.»

Teddy Evans y Harry Pennell tomaban turnos en lo alto de la cofa, buscando señales de fragilidad o ruptura en los témpanos y dando indicaciones al timonel con un megáfono. De nuevo empezaron los juegos y las bromas en la sala de oficiales, con una participación destacada y escandalosa de Oates y Wilson. Gran decidió aprovechar la oportunidad para empezar con su misión de convertir a los expedicionarios en expertos

esquiadores. Los témpanos llanos ofrecían una buena superficie de aprendizaje y Gran se esmeró como instructor. Oates y su amigo Edward Atkinson, médico de la Armada, se quitaron la camisa, se pusieron unas gafas protectoras y recorrieron el témpano a toda velocidad, aunque no parecía preocuparles mucho la técnica. Sin embargo, los demás expedicionarios no mostraban mucho interés en «aquellos tablones». Gran había sido instructor de esquí de la reina de Noruega, pero aquello debió de ser fácil en comparación con el desafío de enseñar a cincuenta ingleses ignorantes y torpes que se dirigían a la conquista del polo. Meares y Gerof enjaezaron un equipo de perros a uno de los trineos y salieron a dar una vuelta, animados por los vítores de los marineros, la mayoría de los cuales jamás habían visto un trineo en marcha y menos uno tirado por perros.

Teddy Evans no logró que el barco superara una velocidad de un nudo a toda máquina y tras consultar con Scott, decidió conservar el carbón y apagar las máquinas. Expresó su frustración en su diario el 13 de diciembre, tras cinco días de marcha a vela: «El Terra Nova parece un caracol atravesando un campo lleno de galletas, que alguien ha desparramado por la superficie del mar. Nuestra paciencia está al límite. Hemos empezado a comer estofados de pingüino, para conservar las provisiones... Wilson ha encontrado una nueva especie de solitaria de pingüinos, con la cabeza en forma de hélice. ¡Han bautizado a la lombriz con el nombre de uno de los expedicionarios! Ya nos quedan menos de 300 toneladas de carbón... no tenía no idea de que el capitán Scott fuera capaz de tanta paciencia; pone buena cara pase lo que pase, aunque sé que está decepcionado por la poca potencia del Terra Nova.»

«Para Scott, cualquier retraso era intolerable», escribió Cherry-Garrard, años más tarde. Estoy convencido de que su apreciación fue certera y que Scott debía estar haciendo verdaderos esfuerzos para ocultar su impaciencia, que veía como su peor defecto. Sin embargo, el diario ofrecía una vía de salida para sus frustraciones, tal como vemos en el siguiente pasaje, redactado hacia el final de las tres semanas angustiosas que pasaron entre los témpanos:

Se me ocurren pocas cosas tan desesperantes como las largas horas desperdiciadas en la espera. Es doloroso comprobar que consumimos toneladas de carbón para avanzar distancias irrisorias... La experiencia es pésima para los ponis y para los humanos... Es fácil imaginar cuántas veces y con qué ansia subimos a la cofa, para inspeccionar el panorama.

Más adelante, describió la vista de la masa de hielo flotante:

Icebergs enormes se acercaban y se alejaban de nosotros en silencio; no dejábamos de observarlos con el telémetro y el compás para establecer nuestro desplazamiento relativo, a veces con dudas sobre la posibilidad de sortearlos... A veces nos encontrábamos en medio de extensiones de hielo desmenuzado, que siseaba mientras nos abríamos paso, aunque a veces el siseo se detenía sin motivo aparente y comprobábamos que aunque la hélice giraba, no avanzábamos nada... Durante estos días me he encariñado con el Terra Nova. Mientras se abría paso entre los témpanos con sacudidas y estruendos, trazando una ruta sinuosa para aprovechar los huecos en el hielo, parecía un ser vivo enzarzado en una gran pelea.

Celebraron el día de Navidad con el barco firmemente encajonado entre los témpanos y Ponting ofreció un recital de canciones, acompañadas por su banjo. Scott había presenciado muchas sesiones musicales en el hielo y no se mostró muy impresionado. «Es sorprendente que un grupo con tan pocas dotes para la música insista tanto en cantar.»

Scott trató de mantener su frustración a raya con largas sesiones en su camarote, preparando al detalle los planes para el desembarco. Con tacto y prudencia, tenía que nombrar a los hombres más competentes para las diversas tareas que se avecinaban. Uno de los elegidos fue Ponting, para un viaje al interior tripulado por geólogos. Scott eligió a Ponting para dirigir el viaje porque era el decano del grupo y el que más experiencia tenía en los desplazamientos con trineo. Cuando Scott informó al geólogo australiano Griffith Taylor que sería el número dos de la expedición, éste sufrió tal desilusión que el capitán decidió reunirse con ambos para aclarar la cuestión. «Cuando comentamos la situación los tres —explicó Scott—, Ponting renunció al liderazgo sin dudarlo y apoyó el nombramiento de

Taylor.» Sin embargo, no todos los hombres de Scott mostraban tanta flexibilidad y comprensión. Oates siguió haciendo gala de su hostilidad hacia Scott y Evans. «La ignorancia de ambos es monumental», escribió Oates en una carta a su madre.

Durante los treinta y dos años que llevo realizando expediciones, he comprobado que algunos individuos muestran una resistencia innata a obedecer las órdenes. Por lo general, para evitar las confrontaciones con tipos como éstos les dejo hacer lo que quieran, siempre que no pongan en riesgo a la expedición. Al leer los diarios de Scott y de Oates, así como de los más confiables de sus compañeros, percibo un desafortunado choque de personalidades dispares entre el oficial del ejército y el de la Armada. «Los esfuerzos de Oates por cuidar a los animales son infatigables —escribió Scott a finales de diciembre—, pero creo que no ha comprendido del todo que mientras permanezcamos atrapados en el hielo el barco se mantendrá estable y por consiguiente, el poco espacio disponible en la cubierta serviría para que los animales hicieran un poco de ejercicio.» La idea era buena pero, por algún motivo, parece que Scott jamás se la propuso a Oates. De todos modos, Oates se decidió por fin a sacar a los ponis para que estiraran un poco las piernas y para limpiar los establos, aunque primero escribió una carta a su madre, para quejarse de que Scott no hubiera propuesto sacar a los animales a pasear en los témpanos. A Scott se le daba muy bien su trabajo complejo y multifacético, mientras que Oates demostraba una capacidad insuperable en la tarea que le habían encomendado y sin embargo, ninguno de los dos era capaz de salvar la brecha de su hostilidad mutua, ya que ambos eran de carácter introvertido.

Scott se habría puesto de peor humor de haber sabido que el barco de Amundsen, el Fram, alcanzaría el hielo flotante sólo una semana después de que el Terra Nova llegara de nuevo a mar abierto, el 29 de diciembre. Es más, el Fram logró atravesar el hielo con facilidad en cuestión de cuatro días, tal como había hecho Scott a bordo del Discovery en 1901. «Al comentarlo con el capitán Scott —escribió Frank Debenham—, me dijo que, en su opinión, la lentitud de nuestro tránsito por el hielo se debió a que llegamos demasiado pronto en la temporada, además de un caso flagrante de mala suerte.»

Scott esperaba toparse con una franja de unas doscientas millas de témpanos sueltos, pero en realidad tuvo que atravesar cuatrocientas millas. Había previsto gastar treinta toneladas de carbón y acabaron consumiendo más de sesenta. Algunos críticos han acusado a Scott de equivocarse con la fecha escogida para el viaje, pero el capitán no tenía forma de conocer el comportamiento exacto de una masa flotante que era tremendamente variable. Ahora sabemos, gracias a los centenares de viajes realizados a la Antártida desde entonces y a las fotografías por satélite, que la masa de hielo sufre un cambio brusco a principios o a mediados de enero, así que basta con una semana de diferencia para toparse con un denso mar de témpanos en diciembre, o con una travesía fácil en enero. En el viaje del Discovery, Scott había tenido suerte al llegar en enero, pero en 1910 sus ganas de ponerse manos a la obra cuanto antes sólo le causaron frustración.

El 30 de diciembre, dejaron atrás los últimos restos del hielo flotante y el día de Año Nuevo avistaron el monte Erebus, a 115 millas de distancia. Scott emprendió el camino directo hacia el cabo Crozier, donde esperaba instalar el campamento base. Sin embargo, en el cabo las olas sacudían la playa con fuerza y los icebergs acechaban a poca distancia de la costa. El Terra Nova tuvo que seguir el litoral hacia el oeste, hasta la zona más conocida del estrecho de McMurdo y Hut Point. El 4 de enero por la mañana el barco llegó a dos extensas bahías, unas diez millas al norte de Hut Point y Scott organizó una reunión con Teddy Evans, Víctor Campbell, Harry Pennell y otros oficiales.

Cuando llegaron todos a un acuerdo, se dirigieron directamente a un cabo que en 1901 habían apodado la «colonia de págalos», el Skuary, con la esperanza de que una playa al norte del cabo ofrecería un buen lugar para pasar el invierno. Todos se mostraron reacios a dirigirse a Hut Point por la experiencia vivida en 1903 y 1904, cuando el hielo marino se negó a soltar al Discovery. La nueva ubicación, en el cabo Skuary, se encontraba doce millas más al norte y ofrecería un mejor acceso a los barcos. Las doce millas adicionales serían tolerables para los trineos, ya que el trayecto de hielo marino que separaba Hut Point del cabo Skuary era llano y fácilmente transitable. El Terra Nova se dirigió directamente hacia la bahía del lado

norte del cabo de los págalos y Scott lo bautizó con el nombre de cabo Evans, en honor de su segundo de a bordo.

Tal como esperaban, una masa de hielo marino les impidió llegar hasta la misma playa, pero estaban a sólo una milla y media del punto elegido como campamento y el trayecto era llano. La tripulación se puso a las órdenes del experto contramaestre Alf Cheetham, fijaron anclas en el hielo y empezaron a descargar el material, bajo la atenta mirada de Bowers. Desembarcaron dos de los tres trineos motorizados, seguidos por los diecisiete ponis que seguían con vida, que se regocijaron al poder revolcarse por el hielo. Meares desembarcó a los perros, en perjuicio de un buen número de pingüinos cuya curiosidad les costó la vida. Al cabo de unas horas de su llegada los expedicionarios habían organizado una caravana de provisiones y enseres, empezando por la madera para construir un refugio en la base, que se instalaría en un punto de la playa que contó con el visto bueno de todos los presentes. «Una ubicación cómoda para el refugio —dijo Scott del lugar elegido bajo el cabo Evans—, hielo para derretir y obtener agua, nieve para los animales, buenas laderas para esquiar, amplias extensiones de rocas para pasear.»

Las tareas de desestiba y descarga continuaron día y noche; si los hombres se cansaban, echaban una cabezadita y volvían al trabajo. La rapidez era esencial. El tiempo podía empeorar en cualquier momento y el Terra Nova se vería obligado a encender las calderas para salir a mar abierto, lo cual provocaría horas o incluso días de retraso. Después de las dificultades que había ocasionado el paso por la masa de hielo flotante, Scott no podía permitirse más retrasos si quería organizar los viajes para instalar depósitos de víveres en la Gran Barrera helada, antes de la llegada del invierno, en abril. Cada día se desprendían bloques de hielo marino junto al barco y los hombres de Cheetham se ocupaban de cazar y recolocar las anclas en el hielo. La distancia que separaba el barco de la playa se fue reduciendo. A finales de enero no quedaría más hielo en la bahía y probablemente seguiría así durante tres o cuatro meses.

Por fin descargaron el último trineo motorizado y lo instalaron en la superficie helada, a la espera de que llegara Day para encender el motor y llevárselo. Unos treinta minutos más tarde llegó al barco un mensaje, en el

que Scott les advertía que el hielo se estaba deteriorando rápidamente, que no debían llevar a los ponis por las zonas peligrosas y que llevaran el trineo motorizado a la orilla cuanto antes. Antes de que el equipo dirigido por el oficial de cubierta Víctor Campbell hubiera podido arrastrar el trineo cien metros, el hielo empezó a ceder y arrancó de las manos de los marineros el cabo de arrastre. La profundidad de la bahía era de cien brazas y no había la menor posibilidad de recuperar el trineo perdido; Scott asumió todas las culpas por la pérdida.

En muchas ocasiones durante los pasados veinticinco años, yo he transportado máquinas más pesadas por extensiones de hielo marino de gruesos variables y aún soy incapaz de predecir la resistencia del hielo y su respuesta ante el peso. Si cada vez que me encontrara un tramo dudoso me echara atrás, mi carrera de explorador polar no habría llegado muy lejos. Un día en el año 1982, mientras paseaba por Hut Point tras una travesía de la Antártida, me topé con un monumento a la memoria de un tal Richard T. Williams, que el 6 de enero de 1956 conducía un tractor de treinta toneladas cuando el hielo marino cedió y el vehículo se hundió.

Williams recorría un camino cercano al cabo Evans, claramente trazado en el hielo marino, que utilizaban decenas de máquinas pesadas de una expedición norteamericana.

Scott fue sensato y no dejó que el revés le afectara. «Lo que logra atrapar el hielo —dijo en otra ocasión Shackleton—, se lo queda el hielo.» «Las condiciones indefinidas —explicó más adelante el siempre perspicaz Cherry-Garrard— eran las que más ponían a prueba la paciencia de Scott. En cambio, era capaz de enfrentarse a una catástrofe y poner mejor cara que la mayoría.»

Al cabo de unos días hubo que interrumpir de nuevo la operación de descarga, cuando cambió el viento y Pennel tuvo que mover el barco. A sólo unas millas de la costa embarrancó. Charles Wright explicó que él y Scott presenciaron desde la costa los esfuerzos que realizaban los tripulantes del Terra Nova por desembarrancar el barco. Por fin lo lograron y Wright quedó muy impresionado por el aplomo que había mostrado Scott durante unos instantes que podrían haber sido funestos. «Lo menciono —escribió Wright —, porque fue la primera vez que vi a Scott enfrentándose a una catástrofe

que podría haber dado al traste con todos sus planes.» «El mismo Scott se reunió con nosotros en el refugio —escribió Cherry-Garrard, que también acompañaba a Wilson—, y siguió embalando provisiones para el viaje de los depósitos. En momentos como aquél, en los que acechaba la calamidad, mostraba su naturaleza filosófica.»

Cuando no estaba ayudando con las labores, Herbert Ponting se mantenía ocupado con sus cámaras. Una mañana fue a dar un paseo por los témpanos cercanos al barco, para filmar oreas y pingüinos. Las ballenas vieron la oportunidad de complementar su dieta de pingüinos y trataron de cazar a Ponting. Tras zambullirse a gran profundidad, empezaron a dar golpes y a desestabilizar el témpano en el que se encontraba Ponting. El fotógrafo salió huyendo con su cámara, saltando de témpano en témpano con las oreas en sus talones. Desafortunadamente, nadie más tenía una cámara para inmortalizar el incidente.

El geólogo Raymond Priestley tenía tendencia a comparar todos los detalles del Terra Nova con su experiencia en el Nimrod, de Shackleton, en parte para recordar a sus compañeros que a diferencia de ellos, él era todo un veterano: «Al comparar el trabajo que realizamos aquí con el desembarque en el cabo Royds... Veo que aquí hay demasiados oficiales que supervisan y que los hombres nunca saben a quién deben acudir para que les den sus órdenes... Si se quiere garantizar el éxito de una expedición, hay que alejarse de las ideas de la Armada... En este caso me quedo con la expedición de Shackleton, sin dudarlo ni un momento».

La realidad de ambas expediciones fue completamente opuesta al resumen simplista ofrecido por Priestley. Scott logró finalizar la operación de descarga en sólo ocho días, a pesar de que llevaba provisiones y material científico mucho más complejo que el Nimrod. Shackleton tardó catorce días, en gran medida por culpa de sus diferencias con el capitán England, que advertía el peligro de fondear a barlovento de la costa elegida por Shackleton, para su base del cabo Royds. Bajo el mando de Scott, Teddy Evans supervisaba la construcción del refugio, Oates se ocupaba de las cuadras para los ponis, Meares de las casetas de los perros y Bowers de mantener bajo control la ubicación exacta de las provisiones.

Scott se había fijado en el rendimiento de los diversos sistemas utilizados en el desembarque, por la superficie dura y helada del hielo marino. Expresó su «asombro» ante la fuerza de los ponis, que lograban tirar de cargas de 500 kilos, a pesar de lo resbaladizo que era el hielo. «Oates es un maestro con los ponis —escribió—. No sé qué haríamos sin él.» Ocho de los ponis llevados por Shackleton habían sobrevivido al viaje en el Nimrod. Gracias a Oates, Scott disponía del doble. Muchos de los ponis mordían, coceaban, se encabritaban y se negaban en redondo a obedecer las órdenes. «Es casi imposible imaginar un grupo de ponis menos prometedores para iniciar un viaje como el nuestro», escribió Oates. «Quizá su forma de tratarlos podría servir de ejemplo al director de un manicomio», comentó a su vez Cherry-Garrard de Oates.

Scott también se había fijado en los otros métodos de transporte no mecánicos y anotó sus impresiones: «Los perros están mejorando, pero de momento sólo son capaces de llevar cargas muy ligeras y aun así, regresan agotados de todas las salidas. En su estado actual no inspiran mucha confianza, pero el clima templado también juega en su contra».

El 15 de enero de 1911 Scott había acompañado ya a Meares, en un viaje corto con perros y trineos para comprobar las condiciones en las que se encontraba el viejo refugio de su expedición anterior. Aquel refugio era una parte esencial de sus planes y le dejó consternado el estado en el que lo encontraron. «Encontramos el viejo refugio lleno hasta el techo de nieve dura —explicó más adelante Wilson—. Tuvimos que entrar con dificultad por una ventana y empezamos a vaciarlo con palas; fue una tarea ardua que no parecía acabar nunca. El último en utilizar el refugio había sido Shackleton con su equipo, cuando regresaron de su viaje al sur. Su equipo de apoyo y el de los depósitos también pasaron ahí algún tiempo y lo dejaron en un estado inmundo. Además, rompieron una ventana y no se dignaron taparla con tablas, así que las ventiscas depositaron ahí cada vez más nieve, hasta llenar el refugio.»

Scott había llevado bastones suficientes como para que todos los miembros del equipo utilizaran dos, en vez de uno solo como en la época del Discovery. «Todos comentan que los bastones ayudan mucho al cargar

peso —escribió—. Es sorprendente que no se nos ocurriera utilizarlos antes.»

El 18 de enero, los tripulantes destinados a quedarse en tierra empezaron a instalarse en el refugio de la base, que Scott había dividido en dos secciones según el sistema de la Armada. El y quince oficiales y científicos ocupaban dos terceras partes del espacio, mientras que los nueve marineros ocupaban el resto. Los dos espacios estaban separados por un tabique con estantes. Nadie expresó la menor queja sobre esta sólida división del espacio,.ni siquiera en los diarios. Aparte de los científicos, todos los demás expedicionarios se habían desenvuelto en este rígido sistema social desde la más temprana adolescencia. Si no hubo ni una queja sobre el sistema aplicado por Scott en el refugio, probablemente se debió a que todos se encontraban más tranquilos y relajados entre sus iguales.

Gracias a la experiencia adquirida con el Discovery, Scott sabía que sus probabilidades de alcanzar el polo Sur el verano siguiente dependerían de los depósitos de provisiones que instalara en la Gran Barrera helada. Bowers ya estaba agotado tras el desembarque, pero era el administrador más eficiente de la expedición y Scott le pidió que preparara las cargas de los trineos, para realizar el viaje de los depósitos cuanto antes. Le cedieron toda la mano de obra que necesitara para la operación y Bowers se comprometió a tenerlo todo listo el 24 de enero. Scott se aseguró de informar a todos de la importancia de este viaje: instalarían una serie de depósitos, empezando en la orilla de la barrera helada y terminando en los 80° sur, a 140 millas del primer depósito, rumbo al polo. El último depósito sería el más grande de todos y lo llamaron el Depósito de Una Tonelada. No utilizarían vehículos porque el hielo marino se había vuelto demasiado inestable. Les acompañarían ocho de los ponis más fuertes, de los diecisiete desembarcados en el cabo Evans, cada uno tirando de un trineo con 260 kilos de provisiones, seguidos por dos equipos con perros que tirarían de 220 kilos en cada trineo. Habría doce hombres encargados de conducir los trineos y fue evidente para todos que los elegidos por Scott para el viaje al polo, del verano siguiente, saldrían de entre los veteranos de este primer viaje.

Dos días antes de salir del cabo Evans, Scott comentó que le desagradaba revelar sus planes a la prensa (y a todo el mundo), especialmente «los detalles, que a veces hay que cambiar sobre la marcha». Los científicos, que estaban acostumbrados a que les consultaran y a estar enterados de los acontecimientos con más antelación, se ofendieron cuando no les anticiparon todos los detalles. Los únicos que habían estado en el sur con anterioridad eran Wilson y Priestley, así que los demás no eran conscientes de que las condiciones imprevisibles del tiempo y los cambios en el hielo justificaban el aparente secretismo de Scott, que trataba de evitar cambios constantes de los planes que habrían minado la confianza en su liderazgo.

Diez días antes de la salida, el 14 de enero, Scott había redactado una lista de los que le acompañarían en el viaje de los depósitos e informó a todos los elegidos. Cherry-Garrard fue una elección sorprendente como conductor de ponis, mientras que el nombramiento de Wilson como conductor de perros no fue tan sorprendente. La caravana salió por el hielo marino con 2.400 kilos de provisiones, suficientes víveres y combustible para sobrevivir durante catorce semanas. Aparte de Crean, Scott y Wilson, ninguno de los demás había viajado por la Antártida con anterioridad. Scott opinaba que algunos tenían madera de exploradores polares y que este viaje serviría para evaluarles. El cirujano naval Atkinson había ocultado unas ampollas que padecía en el talón, probablemente con la esperanza de que se le curarían y nadie se daría cuenta. Sin embargo, al cabo de dos días las ampollas se habían convertido en una llaga purulenta y el médico cojeaba. Asimismo, la nieve le había provocado un caso leve de ceguera temporal.

Los ponis luchaban por avanzar en los tramos de hielo derretido, pero poco a poco fueron transportando la carga hacia el sur y doblaron los últimos cabos de la isla Ross para llegar a la barrera. Dos días después de la salida, Scott regresó al barco con un equipo rápido de perros para dar las gracias a los tripulantes y a los dos equipos de científicos que se disponían a emprender viajes en otras direcciones. Los dos geólogos australianos, Debenham y Taylor, junto con el físico Charles Wright y el suboficial Forde saldrían durante seis semanas bajo los cuidados de Taff Evans, para estudiar tres glaciares al oeste de la isla Ross. El Terra Nova quedaba a las órdenes

de Harry Pennell y llevaría un equipo de seis expedicionarios, dirigidos por Víctor Campbell, hasta el extremo oriental de la barrera helada, para explorar la Tierra de Eduardo VIL Tras el desembarco de este equipo con sus provisiones, el barco se dirigiría de regreso a Nueva Zelanda. Scott dio las gracias a todos y les deseó buena suerte. No esperaba volver a ver a los tripulantes del barco, ni a los hombres de Campbell, durante un año.

Tras cuatro días de camino, transportando material por la superficie helada del mar, el equipo de los depósitos había llegado hasta la Gran Barrera helada. Oates había empezado a soltar una nueva letanía de quejas, pero por lo demás el equipo marchaba a buen ritmo hasta que una milla después de llegar a la Barrera helada, los ponis se toparon con un tramo de nieve blanda y empezaron a avanzar con mucha dificultad. Scott ordenó que se detuvieran cuando se habían internado unas millas en la Barrera y parecía improbable que el hielo se desprendiera, para salir flotando por el mar de Ross. Llamaron a esta primera parada el Safety Camp, «campamento seguro».

Atkinson tuvo que reconocer sus problemas de salud, ya que su talón entero se había convertido en una llaga supurante. Scott reaccionó con irritación, porque no podía dejar solo al médico y tuvo que renunciar a Tom Crean, para que cuidara de él. No sería ésta la última ocasión en la que los planes de Scott quedarían desbaratados, a manos de individuos que habían ocultado deliberadamente sus flaquezas.

Scott ya tenía una buena idea del potencial de avance del grupo de los depósitos, por la superficie irregular que presentaba la barrera helada en otoño. También había perfeccionado el sistema para utilizar una combinación de ponis y perros con cargas pesadas. Hasta entonces, todos los planes se basaban en la teoría y no en la realidad, pero ahora podía desvelar sus planes con claridad y sencillez. Ya no tenían una prisa desesperada, más bien al contrario ya que habían llegado a terreno seguro y ya no podía ceder el hielo bajo sus pies. Scott informó a sus hombres que se dirigirían al este desde Safety Camp, el campamento seguro, para evitar una zona de grietas inmediatamente al sur, entre la isla Blanca y la Negra. Después de dejar atrás esta zona peligrosa, instalarían otro depósito llamado Córner Camp y a continuación, marcharían hacia el sur durante diez días,

para llegar a los 80° sur e instalar un depósito con una tonelada de provisiones, a punto para el viaje principal al polo del verano siguiente.

Por otra parte, Oates la había tomado con Gran y así se lo hizo saber a su madre en una carta: «No aguanto a este tipo noruego, es un cochino y un holgazán...». Pero Oates también tenía críticas para Scott: «El capitán prefiere pasarse la tarde en el refugio, admirando lo bien que le quedan sus polainas nuevas, que salir a echar un vistazo a las patas de los ponis o los perros». Sin embargo, Scott tenía las de perder con Oates, porque si al capitán se le ocurría sacar el tema del bienestar de los ponis, aquél lo consideraba una intromisión inoportuna en sus labores.

Scott consideraba que los ponis eran la clave del éxito, por lo menos hasta llegar al glaciar Beardmore. Shackleton había demostrado lo que se podía lograr con sólo cuatro ponis, así que le interesaba conservar con vida el mayor número de animales posible para el verano siguiente. La presión aproximada que ejerce el casco de un pony sin herrar es de un kilogramo por centímetro cuadrado, cinco veces más que un perro, así que antes de la llegada de Oates de la India, Scott y Meares habían decidido que sería esencial proteger la salud de los animales con alguna clase de raqueta o zapatilla para la nieve. Adquirieron suficientes hestersko (una especie de zapatilla noruega para los caballos) para equipar a todos los ponis. Sin embargo, todos se encontraban en el cabo Evans porque Oates no les tenía confianza y había decidido dejarlos, excepto un par que pensaba probar durante el trayecto. Los ponis de Shackleton habían llegado al Beardmore sin protección en los cascos y quizá Oates los consideró innecesarios por eso, pero cuando Scott probó el único par de hestersko en el pony de Gran, un animal lento llamado Weary Willie (Willie el fatigado), la diferencia fue abismal. Scott estaba encantado con los resultados de la prueba, pero también estaba irritado con Oates, aunque dadas las circunstancias la anotación que hizo en su diario fue bastante comedida: «Si tuviéramos más de estas zapatillas, sin duda se las pondríamos a siete de los ocho ponis que llevamos... Es frustrante pensar que hemos dejado en la base un elemento que nos habría ayudado tanto».

Instalaron el depósito de la esquina a treinta millas de Hut Point y entonces les atrapó el mal tiempo, en una zona de fuertes vientos entre el

risco de Minna y el cabo Crozier. Esta fue la primera ventisca de Cherry-Garrard y la describió como un «caos rugiente», que duró tres días y tres noches. Se acurrucaron en sus tiendas piramidales de cuatro plazas, encendieron sus pipas y se dedicaron a esperar. Cherry-Garrard decidió que había tenido suerte al compartir tienda con Scott, quien sabía poner buena cara ante la adversidad. «La tienda de Scott era cómoda y me alegré mucho cuando me invitaron a unirme a ellos... Scott siempre se preocupaba —según algunos, incluso se preocupaba demasiado, aunque yo no lo creo— de que todo estuviera ordenado y en su lugar.» Cherry-Garrard también describió el panorama que les esperaba cuando salían de la tienda: «Si logras alejarte unos pasos de la tienda, la pierdes. Si pierdes el sentido de la orientación, no hay nada que te indique el camino de regreso».

Los perros se echaron a dormir acurrucados en la nieve, pero los ponis, a los que no les habían salido aún los frondosos pelajes que les protegían durante el invierno ártico, lo pasaron francamente mal. Fue Scott y no Oates el que pensó en construirles pequeños muros con bloques de nieve, para proteger un poco el flanco de barlovento de cada pony y al parecer, la mejora fue considerable, aunque el daño ya estaba hecho: «Todos los ponis han quedado debilitados tras la ventisca —escribió Cherry-Garrard—, y dos están prácticamente inutilizados».

Esto debía interpretarse como una prueba de que los perros estaban mejor adaptados al frío polar que incluso los ponis de las estepas de Manchuria, pero era incontrovertible que en la misma ruta, Shackleton había logrado batir todas las marcas de desplazamientos en la Antártida utilizando ponis y no perros.

Tras los tres días de ventisca en Córner Camp, siguieron rumbo al sur y al cabo de una semana, Scott dividió el equipo en dos grupos. Teddy Evans, Robert Forde y Patrick Keohane regresarían a la base con los tres ponis más debilitados, viajando despacio y tratando de mantenerlos vivos, mientras los demás seguirían avanzando con los cinco ponis sanos, para tratar de alcanzar la meta de los 80° sur.

El 14 de febrero el pony de Gran, *Weary Willie*, empezó a retrasarse cada vez más con respecto a los demás y acabó por echarse en la nieve justo cuando pasaban los perros. Cuando vieron a un pony en posición indefensa,

se le echaron encima en manada y el caos resultante sólo remitió cuando Gran, Meares y Wilson lograron apartar a los perros a base de latigazos. Weary Willie había sufrido muchas mordeduras y siguió avanzando aún más despacio que antes del incidente, sin poder tirar de su trineo. «Esto nos ha enseñado más sobre las características del lugar que muchas horas conduciendo trineos», escribió Scott. Al redistribuir la carga, el capitán se percató de que el trineo que cargaba Willie era mucho más pesado que los demás y aunque no lo dejó claro en su diario, es muy posible que Oates fuera responsable de comprobar los pesos de los trineos. «El incidente ha sido lamentable —escribió Scott—, y todos somos responsables... Sin embargo, me considero el más responsable por no haber controlado más estos detalles y por dejar que 147147 se retrasara tanto.» Este fue otro de los muchos casos en los que Scott exhibía su tendencia a responsabilizarse de cualquier problema. La suya era una actitud de responsabilidad total, en la que no cabía escurrir el bulto por el hecho de haber delegado en alguien más.

Durante este trayecto hacia el sur con cinco ponis, Scott y otros cuatro expedicionarios utilizaron una sola tienda de campaña de cuatro plazas, mientras los cuatro que conducían los trineos con perros utilizaban otra tienda. Nadie expresó la menor queja sobre la incomodidad de tener a un hombre de más en la tienda y Scott tomó nota: «Somos cinco en la tienda y sin embargo, estamos bastante cómodos».

Era útil saberlo. Tres días más tarde estalló el conflicto entre Scott y Oates. Al ver el sufrimiento de Weary Willie, Scott decidió que sólo tenían dos opciones: podían forzar la marcha y completar las treinta millas que faltaban para llegar a los 80° sur (un punto sin rasgos geográficos destacados, donde Scott había decidido instalar el Depósito de Una Tonelada), en cuyo caso era probable que los ponis fallecieran, o podían instalar el depósito donde estaban y dar la vuelta. Así tendrían más posibilidades de regresar a la base con alguno de los ponis vivo, a sabiendas de que la siguiente temporada podrían realizar el viaje principal, con su pelaje completo de invierno.

El 17 de febrero, Scott informó a sus hombres que había decidido instalar el depósito en su ubicación actual, a treinta y dos millas de distancia

de los 80° sur y que regresarían a casa, tratando de mantener con vida los ponis. Oates reaccionó con indignación e insistió en que siguieran, sacrificando a los ponis sobre la marcha cuando ya no pudieran seguir y dejando la carne en pequeños depósitos para que la comieran los hombres o los perros más adelante.

Muchos años más tarde, Gran describió la conversación que en su opinión, mantuvieron ambos oficiales: «Oates propuso a Scott que mataran al animal (Weary Willie) y que siguiéramos con los otros ponis, pero Scott rechazó la idea y le confió que había sentido náusea ante el sufrimiento del animal. Oates le advirtió de que se arrepentiría de su decisión, a lo que Scott le contestó que de cualquier manera, ya había tomado una determinación, como caballero cristiano».

Y no se habló más del tema. El depósito no se instaló en los 80° sur sino en los 79° 29' sur, unas treinta y una millas más al norte. Ese déficit de millas generaría ríos de tinta más adelante.

«Habría sido absurdo acabar con los ponis este año, como quería el soldado —escribió Scott—. Ahora incluso pienso que forcé demasiado a los tres primeros.» Scott comentó a menudo que Oates demostraba un esmero y unas atenciones insuperables a cada uno de los ponis, pero no bastaba con aquellos cuidados. Quizá era uno de los mayores expertos en caballos del mundo, pero en la Gran Barrera helada había otras consideraciones tan importantes como ese conocimiento. Según Scott: «A Oates no se le da nada bien juzgar el trabajo que conlleva cada tipo de superficie. Tampoco es muy bueno decidiendo la capacidad de avance de cada animal.»

Erigieron un mojón de un metro ochenta de altura en el Depósito de Una Tonelada y estibaron en su interior mil kilos de combustible, comida y material. Scott sabía que en general, sus planes avanzaban bien. En condiciones normales, las treinta y una millas sacrificadas no debían suponer un problema muy grave, ya que en teoría las raciones de combustible y víveres permitirían cubrir esa distancia adicional sin problema. Lo que más preocupaba a Scott era el debilitamiento progresivo de los ocho ponis que seguían en la Gran Barrera helada. Pidió a Oates que se llevara a Weary Willie y los otros cuatro animales de regreso, con sumo cuidado. Los trineos ya no llevaban sus pesadas cargas y tendrían los

vientos de la Gran Barrera de cola. Le preocupaba más el estado de los tres ponis que había enviado de regreso una semana antes, con Teddy Evans. Scott decidió regresar a toda velocidad con los perros, para ayudar a Evans a llegar a la base cuanto antes con los animales que siguieran con vida.

Scott dejó a Oates, Bowers y Gran con los ponis y se unió a Meares, Wilson y Cherry-Garrard, cuyo pony había fallecido, con los perros. Los trineos no llevaban peso y lograron un buen ritmo en el trayecto de regreso a Safety Camp, el campamento seguro, de treinta millas por día. El 21 de febrero, los trineos tirados por perros llegaron a las inmediaciones del Córner Camp, el punto en el que la ruta se dirigía al oeste tras pasar las grietas de la isla Blanca. La extensión exacta de la zona de grietas era un misterio y Scott, que viajaba con Meares, decidió arriesgarse y girar antes de tiempo. «No esperábamos que esto nos llevara a una zona de grietas», escribió Cherry-Garrard, que seguía a Scott en el segundo trineo.

Wilson relató lo que pasó a continuación:

Yo avanzaba con mi equipo a unos cien metros a la derecha de Meares, cuando de pronto vi desaparecer su equipo completo, un perro tras otro, a medida que caían en una grieta en la superficie de la barrera. Diez de sus trece perros desaparecieron ante mis ojos. Parecían ratas que se metían en su madriguera... aunque la madriguera no se veía. Simplemente desaparecieron bajo la superficie blanca. Vi a Scott, que corría junto a ellos, saltar encima del trineo enseguida y vi que Meares pisó el freno con fuerza, mientras yo dejé a Cherry al mando de mi trineo y los perros y me acerqué corriendo para ver qué pasaba. Vi que llevaban algún tiempo avanzando a lo largo de una grieta tapada, de unos dos metros de ancho, que el trineo cargado seguía estando encima de la grieta, detrás de un abismo azul en el que estaba suspendida una ristra de perros. El perro líder, Osman, era un animal de primera que había logrado mantenerse en la superficie, al igual que los dos perros más próximos al trineo.

Los cuatro hombres comprendieron enseguida que sólo la fuerza de Osman al frente de la cordada impedía que los otros perros y el trineo se precipitaran al abismo. Lograron subir a la superficie a todos los perros

excepto dos, que se habían zafado de sus arreos y habían aterrizado en una cornisa, a veinte metros de profundidad. Cherry-Garrard explicó lo que pasó a continuación: «Scott le dijo a Meares que bajara a por los perros, pero Meares se negó. Yo les dije que había descendido por el pozo de mi casa en varias ocasiones y que me dejaran a mí bajar. Scott preguntó a Bill [Wilson] qué opinaba al respecto y Bill le contestó que, en su opinión, no debía bajar nadie pero si alguien lo tenía que hacer, sería él. Entonces Scott dijo que él lo haría y bajó».

Suspendieron a Scott de una cuerda para rescatar a los dos animales, pero mientras se encontraba en la grieta, empezó una pelea feroz entre los perros en la superficie. Una hora más tarde, finalizada la batalla campal, subieron a los dos perros y a Scott, congelado. «Creo que incluso un hombre no muy dado a las oraciones —escribió Cherry-Garrard sobre el incidente de la grieta— rezaría esta noche.» Años más tarde, añadió otro detalle a su relato: «Hasta ese día, Scott había comentado a Meares que los perros llegarían al polo. Después de aquel incidente, jamás le oí decirlo otra vez». No es de extrañar que cambiara de parecer, tras ver cómo una pequeña grieta en la barrera casi se había tragado un equipo completo de perros, especialmente al pensar en las terribles experiencias de Shackleton en los campos de grietas del glaciar Beardmore.

No tardaron en llegar a Safety Camp, el campamento seguro, donde comprobaron que a pesar de los esfuerzos de Teddy Evans, dos de sus tres ponis habían fallecido. Por otra parte el tercero, llamado Jimmy Pigg, había recobrado fuerzas. Sin embargo, a Scott le esperaban noticias aún peores en una larga carta enviada por Víctor Campbell. Tras despedirse de Scott cuatro semanas antes, el Terra Nova había navegado hacia el extremo opuesto de la Gran Barrera helada, para dejar a Campbell y a sus cinco hombres en el litoral de la península de Eduardo VII. Sin embargo, Pennell se había topado con un peligroso laberinto de témpanos, grandes icebergs y enormes acantilados de hielo. Se dirigieron de regreso hacia el oeste, buscando un punto alternativo para desembarcar a Campbell. No lo encontraron y Pennell decidió buscar en la zona de la bahía de las Ballenas. Al llegar, comprobó con sorpresa y horror que se les había adelantado el

Fram y que el refugio y las tiendas de los noruegos de Amundsen se encontraban a unas tres millas de la barrera.

Amundsen estaba bien informado de los acontecimientos y opinaba que el barco de los ingleses aparecería en algún momento, pero cuando los noruegos avistaron el Terra Nova, uno de los marineros del Fram expresó sus nervios: «Si piensan hacer algo malo (no dejamos de preguntarnos qué opinarán los ingleses de nuestra competencia) los perros lograrán rechazarles... Más vale que me arme por si acaso». Esto indica que los tripulantes del Fram eran conscientes de que era posible considerar las acciones de Amundsen como un engaño malicioso.

Víctor Campbell había esquiado en Noruega a menudo y hablaba bastante bien el idioma, así que fue a visitar el campamento con algunos compañeros del Terra Nova. Noruegos e ingleses revisaron con curiosidad las instalaciones de los otros y reinó un ambiente educado, pero algo forzado. Informaron a Campbell que el Fram había navegado desde Madeira sin escalas, había logrado franquear la banda de hielo flotante en sólo cuatro días, había llegado a la bahía de las Ballenas el 9 de enero y casi un mes más tarde, los tripulantes seguían con la operación de desembarque. Amundsen ofreció educadamente a Campbell que instalaran su base en un lugar idóneo, a una milla escasa del campamento noruego y que sus trineos y sus perros les ayudarían con el desembarque. Campbell rechazó la oferta con otro alarde de educación.

«Los noruegos parecen todos encantadores —escribió Wilfred Bruce—, incluso el pérfido Amundsen.» No obstante, Bruce añadió que el alarde de educación no duró mucho cuando el Terra Nova salió de la bahía. «Sonó con fuerza un acopio de palabras malsonantes —escribió—...,y hubo enconadas discusiones sobre el derecho de Amundsen a instalarse ahí y sobre nuestras posibilidades de vencerle. Su experiencia y la cantidad de perros que llevan no parecen dejarnos muchas opciones.»

«Es una tremenda lástima que Amundsen no haya sido más sincero sobre sus intenciones de venir al sur —comentó el doctor Levick—. De todos modos, el verano que viene la carrera será emocionante.» Priestley añadió que él y los demás habían hecho conjeturas sobre los noruegos y su

evidente dominio de los desplazamientos polares, especialmente al ver la gran cantidad de perros que llevaban.

Cuando se alejó el Terra Nova, los noruegos terminaron el desembarque y empezaron a instalar sus depósitos para el viaje al sur. Amundsen esperaba instalar depósitos en los 83° sur, 180 millas más cerca del polo que el capitán Scott. Además de su dominio de los trineos tirados por perros y de los esquís, la base de Amundsen se encontraba sesenta millas más al sur que la de Scott y eso eliminaba distancia en el viaje de ida y en el de vuelta, además de reducir el trayecto que debía realizar hasta la Gran Barrera, por el peligroso hielo marino.

Los noruegos empezaron a instalar sus depósitos el 21 de febrero, con un equipo de ocho hombres que no dejaban de discutir entre ellos, siete trineos con trescientos kilos de carga cada uno y seis perros por trineo. Amundsen no había previsto que sus perros perdieran tanta condición física durante el viaje en el Fram. Se cansaban enseguida, perdían peso con facilidad y el hielo les cortaba las patas, que se convertían en una pasta ensangrentada. Llegaron a los 81° sur el primero de marzo, pero por algún motivo, se habían olvidado de un manual esencial para la navegación, el Almanaque Náutico de 1912. Sólo llevaban un ejemplar para el año 1911, pero una noche se incendió con una lámpara de aceite y cuando lo rescataron, sólo se habían salvado las páginas de septiembre a diciembre de 1911. Amundsen decidió que esto era una señal de que debía llegar al polo y regresar a su base antes del 31 de diciembre de 1911. No tenía que preocuparse de científicos ni de un programa de investigaciones, así que todos sus hombres excepto el cocinero concentraron sus esfuerzos en el viaje al polo.

Amundsen siempre insistió en que odiaba ver sufrir a sus perros, pero el 6 de marzo, mientras se aproximaban a los 82° sur, su ayudante Johansen ofreció un relato algo diferente: «Hoy hemos recorrido dieciséis millas y media, el último tramo a paso muy lento. Ha habido que usar el látigo con los pobres animales». El relato seguía el día siguiente: «Hoy hemos recorrido trece millas con aún más dificultades y el paso es muy lento... Los perros del jefe son los peores, ya no hacen caso a los latigazos, simplemente se echan en el camino y es todo un reto ponerlos en marcha de nuevo».

Al igual que a Scott, las limitaciones de los animales obligaron a Amundsen a instalar su último depósito más lejos del polo de lo previsto. «He decidido instalar el depósito en los 82° sur —escribió—. No sacaremos nada de seguir avanzando.»

Los perros eran capaces de realizar viajes en la primavera antes que los ponis, pero también podían seguir saliendo durante más tiempo al final de la temporada, así que Amundsen pudo realizar otro viaje hasta mediados de abril. Añadió más provisiones a los depósitos más próximos a la base, pero pagó un precio cuando perdió dos perros en una grieta. Tenía una línea de suministros asegurada hasta los 82° sur, podía empezar a desplazarse por lo menos dos semanas antes que los ponis de Scott y la ubicación de su base le ahorraría un total de 120 millas entre la ida y la vuelta, en comparación con los ingleses. La situación pintaba bien para Amundsen. «Tenemos que llegar los primeros a toda costa —escribió el noruego—. Hay que apostarlo todo a esa carta.» Todo iría bien, siempre que su base no se desprendiera de la barrera y saliera flotando, y siempre que encontrara una buena ruta hacia el polo al final de su línea de depósitos.

Después de salir de la bahía de las Ballenas con el Terra Nova, Harry Pennell llevó a Campbell al cabo Evans, para que informara a Scott de la presencia de Amundsen. A continuación llevó a sus hombres al cabo Adare y el 18 de febrero desembarcaron en la playa que había sido el campamento original de la expedición de Borchgrevink, en 1899. Debido a circunstancias ajenas a su control y a su agrado, el equipo oriental de Scott se había convertido en el equipo del norte. Después del desembarco, el Terra Nova se encaminó a Nueva Zelanda con la intención de regresar el verano siguiente, para recoger a los expedicionarios.

De regreso en Safety Camp, Scott reaccionó con consternación ante las noticias de Campbell sobre al Fram. Roald Amundsen, el gran especialista en viajes sobre el hielo, no se dirigiría al polo sur por el mar de Weddell, sino que se encontraba del otro lado de la Barrera helada, sesenta millas más cerca del polo que el cabo Evans. «Todos los acontecimientos del día —escribió Scott— pierden importancia ante el contenido turbador del saco de correspondencia.»

Cherry-Garrard, que se había enterado de la noticia junto con Scott, describió la escena:

Pasamos más o menos una hora enfurecidos, con el propósito irracional de dirigirnos a la bahía de las Ballenas para arreglar las cosas con Amundsen y los suyos de inmediato, por las buenas o por las malas. Aquel temperamento no podía durar y no tardamos en calmarlos, pero el disgusto estaba más que justificado. Acabábamos de realizar el primer paso de lo que sería un esfuerzo desgarrador, trazando un camino hacia el polo y con razón o sin ella, sentíamos que nos habíamos ganado el derecho a ser los primeros. Habíamos potenciado el sentido de la colaboración y la solidaridad hasta unos niveles inimaginables, y habíamos arrinconado tanto el espíritu competitivo que su abrupta intromisión provocó una terrible nota discordante. No pretendo justificar nuestro ataque de ira, porque no fue más que eso, pero debo recordarlo como un elemento humano de nuestra historia. No tuvo mayores consecuencias.

Muchos años más tarde y tras padecer ataques de melancolía y prolongados períodos de distracción mental, Cherry-Garrard habló de aquel episodio con su amigo y vecino George Bernard Shaw, que adoraba a Kathleen Scott, pero a pesar de no haberle conocido nunca, sentía antipatía por el capitán Scott, fallecido años antes.

Bernard Shaw ayudaba a Cherry-Garrard a escribir su libro y éste le contó varias versiones que contradecían su versión inicial, escrita tras la expedición. Según este relato posterior, cuando Scott oyó la noticia sobre Amundsen, saltó de su saco de dormir y exclamó que acababan de perder una buena oportunidad de enviar al noruego de regreso, en el barco. Un Cherry-Garrard envejecido ofrecería una tercera versión años más tarde: «Scott estaba en la tienda conmigo y con Wilson y dijo que debíamos ir a enfrentarnos con Amundsen, que no había leyes más allá de los sesenta grados sur... Insistió en ello durante horas. Wilson me comentó que Scott ya les había dado problemas en el Discovery, pero que jamás había llegado a aquellos extremos».

Estas divagaciones fantasiosas de un Cherry-Garrard envejecido, enfermo y algo trastornado se contradicen con el relato claro que ofreció él mismo a su regreso de la Antártida y de la versión de Teddy Evans, que también estuvo presente durante los acontecimientos:

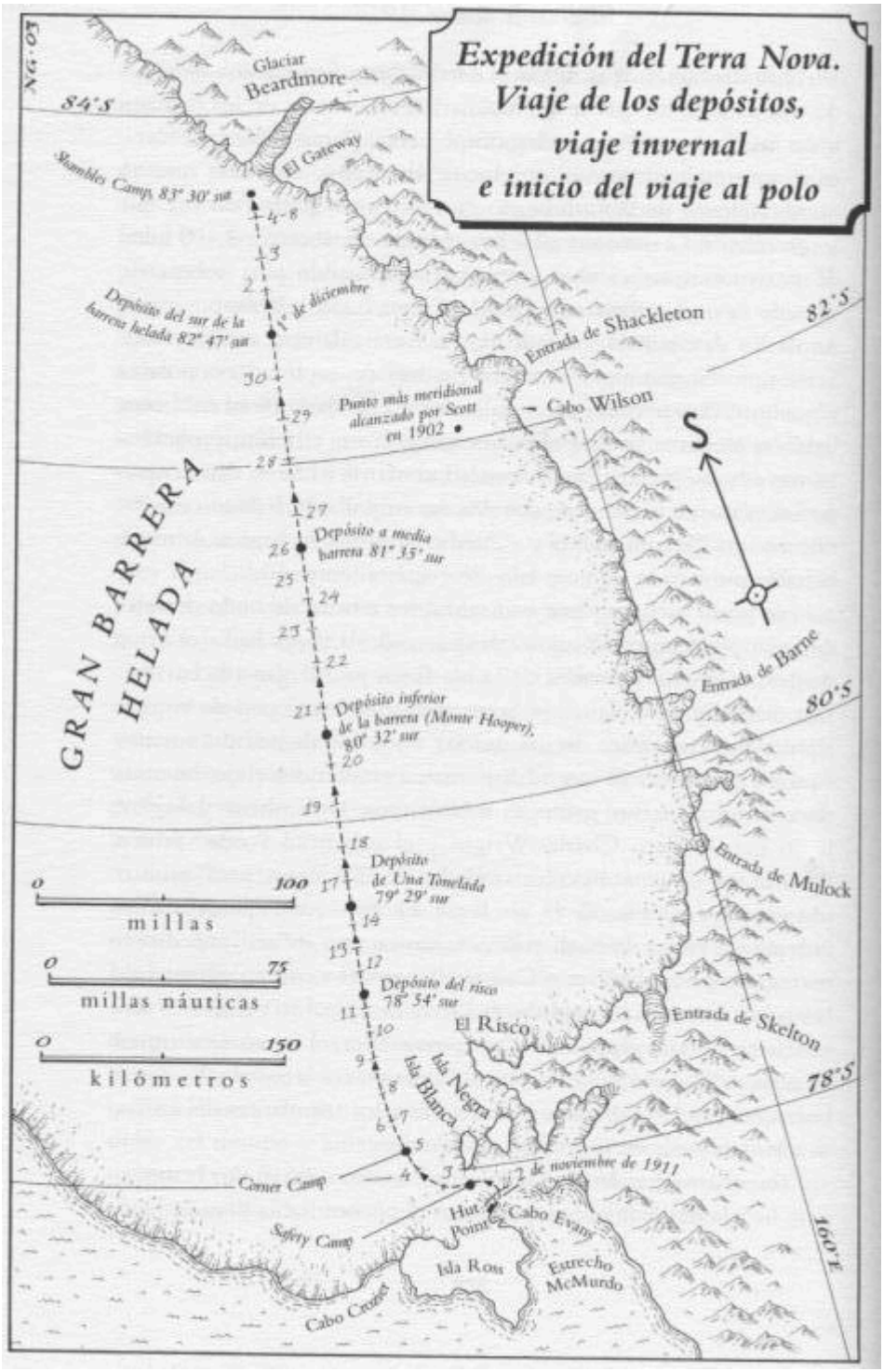
Pasamos aquella noche muy desanimados, a pesar de los intentos de ponernos de buen humor. Era evidente que nuestra única opción consistía en olvidarnos del programa científico y dirigirnos directos al polo tras el invierno, en cuanto las condiciones lo permitieran. La única pregunta era si debíamos utilizar perros o ponis, aunque estaba claro que necesitaríamos los ponis para tirar de la mayor parte de nuestro material, a menos que pudiéramos confiar en los trineos motorizados, cosa que todos dudábamos. Sin embargo, podíamos discutir durante horas y eso no expulsaría a Amundsen del continente antartico, así que había que poner buena cara ante la adversidad. El capitán Scott se lo tomó relativamente bien, en mi opinión mejor que los demás, máxime teniendo en cuenta todo el trabajo previo que había realizado en la Antártida. Scott fue el primero en abrir caminos por el continente con trineos, fue el verdadero pionero y todos lo sentíamos mucho por él.

El propio Scott anotó su opinión respecto a la noticia de Amundsen y a su propia forma de reaccionar: «Sólo sé una cosa con certeza absoluta y es que lo mejor que podemos hacer nosotros, lo más sensato, será seguir como si esto no hubiera sucedido. Debemos seguir nuestros planes y tratar de defender el honor de nuestro país sin temor ni alarma. No cabe duda de que el plan de Amundsen supone una grave amenaza para el nuestro. Se encuentra sesenta millas más cerca del polo que nosotros y además, no esperaba que consiguiera cruzar el hielo con tantos perros vivos. Su plan de avanzar con los perros parece impecable y sobre todo, él puede iniciar su viaje a principios de la temporada, mientras que a nosotros los ponis no nos lo permiten». Al tomar la decisión de seguir el plan original y hacer caso omiso de la amenaza de Amundsen, sin saberlo Scott estaba siguiendo una máxima de George Bernard Shaw: «Si tienes un destino, jamás lo alcanzarás si te detienes a pelearte con los demás por el camino».

Cuando Scott dejó la base del cabo Evans la primavera siguiente, dio órdenes para el oficial que permanecería al mando, Simpson, de que ayudara a Amundsen si los noruegos se lo solicitaran. El diario de Wilson no menciona una reacción iracunda de Scott y él mismo expresa sus dudas sobre las posibilidades de éxito de Amundsen: «En cuanto a las probabilidades de Amundsen de alcanzar el polo, no creo que sean muy buenas... Creo que no se da cuenta de lo mal que les sienta a los animales la monotonía y las condiciones adversas de la Barrera helada».

¿Y qué hay de las reacciones de los demás ante la noticia del secreto bien guardado de Amundsen? ¿Qué hay de los que no pertenecían al círculo inmediato de Scott? «Tryggve Gran estaba tan disgustado por las acciones de su paisano —escribió Bowers—, que daba lástima ver la posición incómoda en la que se encontraba.» «Si nosotros somos capaces de llegar al polo —escribió a su vez Gran—, también lo será Amundsen y llegará semanas antes. Nuestras perspectivas no son muy halagüeñas. Lo único que puede salvar a Scott es que le suceda algo a Amundsen.» Más adelante, añadiría su opinión personal sobre el talante de su compatriota: «Creo que las acciones de Amundsen distan mucho de lo que haría un caballero; jamás había sucedido algo así en la historia de la exploración polar».

Cuando regresó a Noruega, los mismos paisanos de Amundsen que antes le admiraban como a un héroe de la categoría de Nansen, le abandonaron avergonzados. Tal fue la hostilidad que suscitó, que cuando sus valedores solicitaron al gobierno noruego una subvención del parlamento, la reacción fue muy reacia.


Expedición del Terra Nova.
Viaje de los depósitos,
viaje invernal
e inicio del viaje al polo
N.G. 05
Glaciar
Beardmore
84°S
El Gateway
Stumbles Camp, 83° 30' sur
4-8
3
2
1° de diciembre
Depósito del sur de la barrera helada 82° 47' sur
30
29
Punto más meridional alcanzado por Scott en 1902
28
Cabo Wilson
Entrada de Shackleton
82°S
GRAN BARRERA HELADA
27
26
Depósito a media barrera 81° 35' sur
25
24
23
22
21
Depósito inferior de la barrera (Monte Hooper), 80° 32' sur
20
19
18
17
Depósito de Una Tonelada 79° 29' sur
14
13
12
11
Depósito del risco 78° 54' sur
10
9
8
7
6
5
4
3
2 de noviembre de 1911
Corner Camp
Safety Camp
Hut Point
Cabo Evans
Isla Ross
Estrecho McMurdo
Cabo Crozier
160°E
Entrada de Barne
80°S
Entrada de Mulock
Entrada de Skelton
78°S
El Risco
Isla Negra
Isla Blanca
0 100
millas
0 75
millas náuticas
0 150
kilómetros

Cuando Bowers, Gran y Oates llegaron a Safety Camp con los cinco ponis, los animales aún estaban vivos pero muy debilitados. Scott sabía que no había tiempo que perder. «Ahora debemos dedicar todos los esfuerzos a salvar a los animales restantes», escribió. La única esperanza de salvarlos consistía en sacarles de las duras condiciones de la Barrera helada y el único albergue del que disponían era el de Hut Point. La mejor ruta para los ponis atravesaba el hielo marino, que no tenía un aspecto muy estable; el hielo seguía aparentemente firme, pero había charcas en los témpanos que presagiaban su rotura. En cuestión de horas, la plataforma podía fracturarse y flotar a la deriva en forma de miles de témpanos.

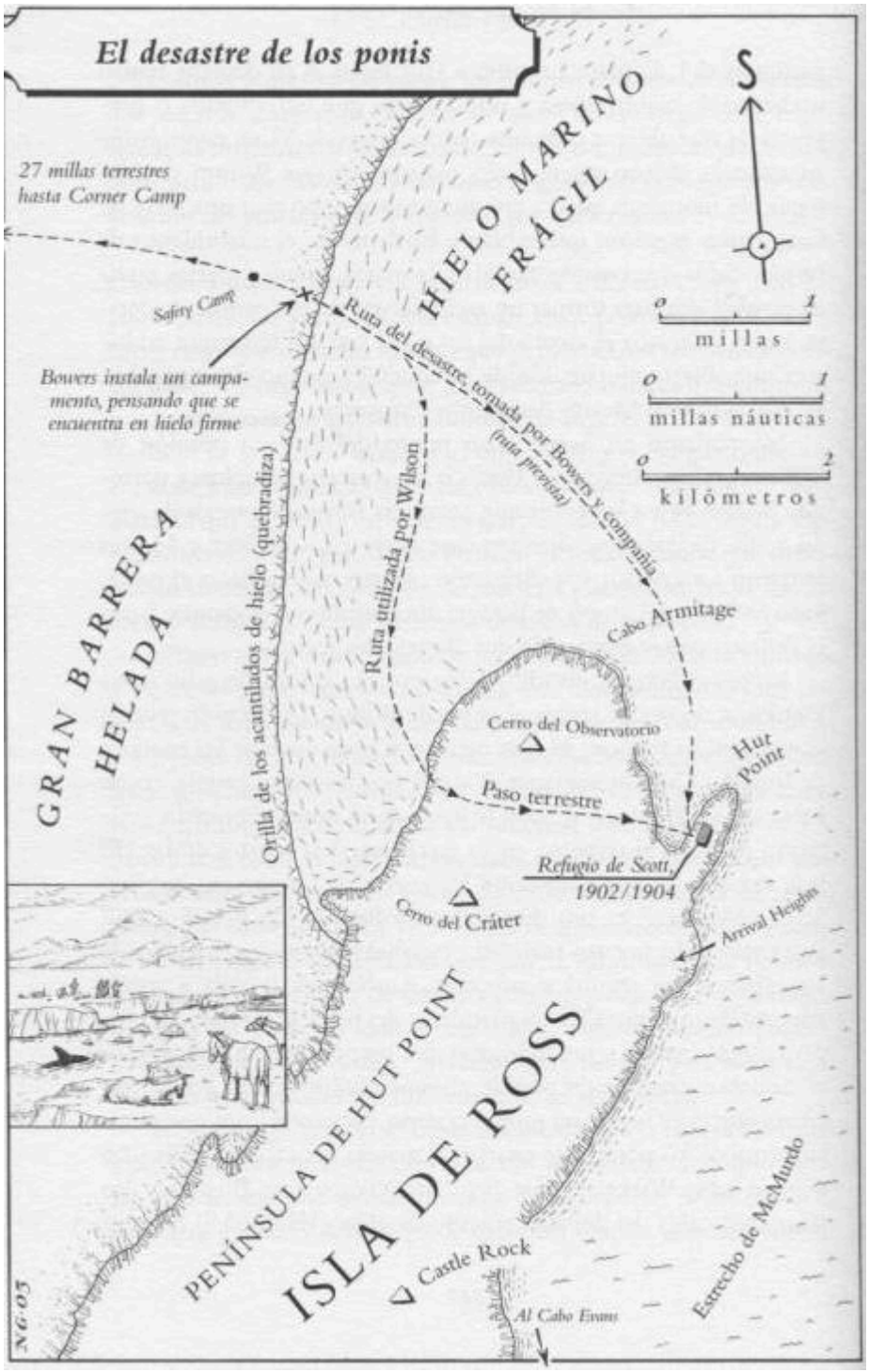
Wilson era el más curtido de los presentes en los hielos polares y Scott le pidió que se adelantara con dos trineos tirados por perros: el suyo y el de Meares. Sólo les separaban cuatro millas en línea recta de Hut Point, aunque una ruta alternativa les llevaría hacia un punto más cercano: un desembarcadero natural en la isla Ross, llamado el Peñasco. De ahí tendrían que cargar con los trineos y con todo el material, llevando a los perros por parejas para cruzar unas tres millas y media de rocas resbaladizas. Este tramo sería especialmente difícil para los ponis, que se arriesgaban a romperse las patas. Considerando que por la ruta directa, la Punta se encontraba a una hora de camino para los ponis y a veinte minutos para los perros, y que el hielo aún tenía un aspecto pasable, decidieron que los ponis correrían más peligro pasando por el Peñasco que cruzando el hielo marino en línea recta.

Sin embargo, Wilson se había decantado por la ruta del Peñasco y Scott decidió ofrecerle una solución intermedia: si Wilson decidía que la ruta por el mar no tenía buen aspecto, podía tomar la iniciativa y decidir la ruta que le pareciera idónea. Wilson y Meares partieron el 1 de marzo, rumbo a Hut Point. A su derecha tenían un banco de niebla espesa y Wilson sabía que eso señalaba la presencia de mar abierto o de una charca derretida. Ya en enero habían avistado charcas en el hielo marino, así que Wilson decidió seguir de momento, pero a continuación se topó con una serie de finas grietas regulares que subían y bajaban con el movimiento de las olas. Sabía que cuando cambiara la marea, aquellas grietas podían ensancharse para formar un archipiélago de témpanos a la deriva y que, si soplaba el viento del sur o

del este, los témpanos saldrían a mar abierto en cuestión de instantes. El peligro era innegable, así que Wilson y Meares decidieron retroceder.

No tardaron en llegar a un punto del que en opinión de Wilson, podrían dirigirse al Peñasco sin acercarse a la charca derretida. Wilson veía a los ponis que conducía Bowers a menos de media milla, dirigiéndose directamente hacia ellos. Wilson y Meares azuzaron a los perros y se dirigieron con sus trineos hacia el norte, justo enfrente del grupo de Bowers. Emprendieron el camino hacia el Peñasco con la certeza de que Bowers les seguiría.

Entonces Bowers decidió seguir por el camino derecho hacia Hut Point en vez de seguir el rastro de Wilson. La decisión tendría consecuencias trágicas, así que merece la pena analizar los motivos de Bowers. Cabe preguntarse si actuó por iniciativa propia, como había hecho Wilson, o si Scott le había dado instrucciones. La anotación de Scott al respecto en su diario no deja lugar a dudas: «El plan era que los ponis siguieran los rastros de los perros», escribió Scott. «Meares y yo nos disponemos a llevar a los perros a Hut Point con todo nuestro material —escribió Wilson—, y el grupo de los caballos nos seguirá a nosotros. Analizamos la ruta a seguir durante algún tiempo. Yo era partidario del peñasco e insistí en ello, pero me desoyeron y me indicaron que siguiera la ruta directa (por el cabo Armitage) de ser posible, aunque también debía actuar con entera libertad y seguir mi propio criterio. No tendríamos que preocuparnos de los ponis, que estarían al mando del capitán Scott.» Lo que no sabía Wilson es que Scott no viajaba con Bowers y los ponis, por culpa del desfallecimiento de Weary Willie. «Mis órdenes consistían en dirigirme a Hut Point por el hielo marino sin demora —escribió a su vez Bowers—, y seguir a los perros.»


El desastre de los ponis
S
HIELO MARINO FRÁGIL
27 millas terrestres hasta Corner Camp
Safety Camp
Bowers instala un campamento, pensando que se encuentra en hielo firme
Ruta del desastre, tomada por Bowers y compañía (ruta prevista)
Ruta utilizada por Wilson
Orilla de los acantilados de hielo (quebradiza)
GRAN BARRERA HELADA
0 1
millas
0 1
millas náuticas
0 2
kilómetros
Cabo Armitage
Cerro del Observatorio
Hut Point
Paso terrestre
Refugio de Scott, 1902/1904
Cerro del Cráter
Arrival Heights
PENÍNSULA DE HUT POINT
ISLA DE ROSS
Castle Rock
Al Cabo Evans
Estrecho de McMurdo
NG 05

La clave de los trágicos acontecimientos posteriores fue que Bowers, al ver que Wilson se dirigía de pronto hacia el peñasco, dedujo que aquél había malinterpretado las órdenes «y en vez de marcarnos el camino, decidieron adelantarse por su cuenta». Tom Crean, uno de los más experimentados acompañantes de Scott y veterano de numerosos desplazamientos por el hielo marino, acompañaba a Bowers. Ambos hombres y el tercer miembro del grupo, el joven Cherry-Garrard, decidieron seguir en línea recta hacia Hut Point. Al igual que había hecho Wilson, ellos habían tomado su propia decisión.

A cada paso del camino, Bowers mostró la sensatez de pedir la opinión de Tom Crean. «Crean había recorrido el hielo poco antes —escribió Bowers—, y me dijo que más adelante estaba bien.» Después de avanzar entre la niebla durante algún tiempo, se encontraron con las mismas grietas que había visto Wilson y tomaron la sensata decisión de retroceder hasta llegar al hielo firme, más cerca de la barrera. Bowers no se arriesgó al tomar esta decisión y siguieron retrocediendo algún tiempo, antes de detenerse para montar un campamento. Creyendo que habían salido del hielo marino y se encontraban en las condiciones relativamente seguras de la Gran Barrera helada, construyeron parapetos de nieve para proteger a los ponis y se prepararon una bebida caliente. En la penumbra, Bowers confundió el cacao con el polvo de curry, pero estaban tan cansados que «Crean se lo bebió todo antes de percatarse del error». Bowers cuenta lo que pasó a continuación:

Ya eran las dos cuando nos dispusimos a acostarnos. Salí para comprobar que todo estuviera bien: aún había niebla al oeste pero alcanzaba a ver por lo menos una milla y todo estaba tranquilo. Sin embargo, el cielo estaba muy oscuro en la zona del estrecho y eso era una señal inequívoca de mar abierto. Fui a dormir. Al cabo de dos horas y media desperté al oír un ruido. Mis dos compañeros aún roncaban y supuse que era eso lo que había oído. Me disponía a echarme de nuevo a dormir tras comprobar que sólo eran las cuatro y media, cuando oí el ruido de nuevo. Lo primero que pensé fue que mi pony estaba robando las provisiones de avena, así que salí a comprobarlo.

Me cuesta describir lo que presencié y lo que sentí, así que dejaré ambas cosas a su imaginación. Nos encontrábamos en medio de una flota de témpanos de hielo. Se alcanzaban a ver los picos de las colinas, pero por debajo había una fina niebla y no había hielo firme a la vista; todo el hielo se había disgregado y los témpanos subían y bajaban con las olas. Había largas lenguas de agua por todas partes. El témpano en el que nos encontrábamos se había partido en medio de la cuerda de los ponis y había cortado por la mitad el parapeto de Guts. El pobre de Guts había desaparecido y se veía una marca oscura de agua, donde se había abierto el hielo debajo de sus pies. Los dos trineos que sujetaban el extremo opuesto de la cuerda se encontraban en el borde de otro témpano, a punto de caer al agua. Nuestro campamento estaba instalado en un témpano que no medía más de treinta metros de ancho. Desperté a Cherry y a Crean de un grito y salí corriendo en mis calcetines para tratar de salvar los dos trineos; más adelante había un punto contiguo entre ambos témpanos, así que empujé los trineos hasta ahí para pasarlos a nuestro lado. Entonces nuestro témpano se partió en dos, pero afortunadamente nos encontrábamos todos en la misma parte. Me puse las botas finnesko y comenté que habíamos pasado algunos malos tragos, pero que éste se llevaba la palma. Después me han comentado que fue quijotesco por mi parte no haberlo dejado todo para salvarnos nosotros. Sin embargo, comprenderá que ni se me pasó por la cabeza abandonarlo todo.

Mientras, en la tierra firme del peñasco, Wilson y Meares instalaron su campamento sin comprender por qué Bowers no les había seguido. Wilson vio con sus prismáticos que los otros también habían acampado y se acostó.

Me desperté a las cinco de la mañana y comprobé con horror que todo el hielo marino se había puesto en marcha, que todo el hielo durante muchas millas se había desmoronado, más allá del punto en el que nos habíamos dado la vuelta y del campamento de los otros. Vimos que el equipo de los ponis estaba a la deriva en un témpano, separados del hielo firme de la barrera por extensiones de agua y por un sinfín de témpanos flotantes. Veíamos con los prismáticos que corrían con los ponis y los

trineos, pasando de un témpano a otro cada vez que tenían la oportunidad, tratando de acercarse a la seguridad de la Barrera helada. El estrecho entero se había convertido en mar abierto al norte del cabo Armitage, con niebla en todas partes y una multitud de hielo flotante que se dirigía al norte por el mar de Ross.

13

El peor viaje, 1911

En 1982, pasé tres meses con un amigo, aislados en un témpano que flotó a la deriva por el océano Ártico durante 400 millas, con el temor constante de que el témpano se rompiera en pedazos. En la Antártida, dos científicos británicos fallecieron hace poco en un témpano que se separó de la costa, a pocas millas de su base permanente y a pesar de los años de experiencia y un gran conocimiento del hielo por parte de ambos. Cualquier desplazamiento por el hielo marino es peligroso, pero en muchas partes de la Antártida, como en la zona habitada por los hombres de Scott cerca de Hut Point, no existen alternativas razonables. Hay que observar el tiempo, evaluar el estado del hielo y si todo tiene buen aspecto, emprender el viaje. El clima puede cambiar sin previo aviso y provocar condiciones en las que es imposible desplazarse, en cuyo caso hay que acampar en la masa de hielo y olvidarse de llegar rápido a tierra firme. Si la suerte no acompaña, el viento puede romper el hielo en múltiples témpanos individuales que pueden alejarse hacia alta mar. En ese caso hay que enfrentarse al peligro de morir de frío, de hambre, ahogado, o a manos de las oreas que merodean entre los témpanos y pueden partir una masa de hielo para cazar a sus víctimas.

Cuando Henry Bowers salió de su tienda en la madrugada del 1 de marzo de 1911, sus probabilidades de sobrevivir eran mínimas. Estaban

flotando hacia el oeste, rumbo a alta mar y comprobó enseguida que su única opción consistía en dirigirse al sur, pasando de un témpano al siguiente cuando hubiera contacto entre los dos. Afortunadamente, comprobaron que los ponis estaban dispuestos a franquear pequeñas brechas de agua y lograron avanzar despacio, pero seguros, hacia la orilla de la Gran Barrera helada, del que se había separado su témpano.

«Después de unas horas —escribió Bowers—, vimos hielo sólido más adelante y dimos gracias a Dios.» Sin embargo, les esperaba otra sorpresa desagradable, cuando llegó una manada de oreas feroces.

Estaban provocando una escabechina entre las focas que permanecían en los témpanos y navegaban entre los pedazos de hielo, mostrando sus enormes aletas dorsales y soltando fuertes bufidos. Tardamos más de seis horas en acercarnos al hielo sólido, que resultó ser la Gran Barrera, aunque vimos que algunos pedazos enormes de la misma barrera se rompían y se unían a la masa flotante... Me dirigí a un gran témpano inclinado, que esperaba que nos llevara hasta la barrera. Corrimos por la ladera hacia la salvación, pero al llegar a la cima nos encontramos con un panorama que nos cogió completamente desprevenidos. A lo largo de la orilla de la barrera se había abierto un canal de agua, de unos diez o quince metros de ancho. El canal estaba lleno de restos de hielo, hechos añicos por el oleaje que imprimía un movimiento constante a la escena. El canal estaba repleto de oreas, que acechaban a cualquier presa que se pusiera a su alcance, mientras que la orilla de la barrera se había convertido en un talud inexpugnable, de unos cinco o seis metros de altura. Estábamos tan cerca y a la vez tan lejos. De pronto, el témpano inclinado en el que nos encontrábamos se partió por la mitad y corrimos a refugiarnos en otro témpano con un aspecto más sólido.

Tanto Cherry-Garrard como Crean se ofrecieron para adelantarse y buscar ayuda, pero Cherry-Garrad era miope y no veía bien sin sus gafas, así que Bowers envió a Crean. «Escribí una nota para el capitán Scott, llené los bolsillos de Crean con provisiones y le vimos alejarse.» Observaron a Crean a través del telescopio, mientras saltaba de un témpano a otro y al

cabo de unas horas, comprobaron que había llegado a la Gran Barrera. «Avancé sin detenerme ni una vez —explicó Crean más adelante, cuando le preguntaron por la velocidad a la que había completado un viaje tan peligroso—. Las oreas no eran una compañía muy grata.»

Tras la partida de Crean, Cherry-Garrard y Bowers montaron la tienda y ataron a los ponis cerca de ellos. El témpano flotaba cerca de la Barrera y los hombres rezaban para que no soplara un viento de tierra que les alejara mar adentro, antes de que llegaran los demás para ayudarles. Bowers anotó sus impresiones durante aquella espera:

Las orcas mostraban demasiado interés por nosotros como para ofrecer un espectáculo agradable. Tenían la costumbre de sacar toda la cabeza del agua para ver si había focas en los témpanos. Aquellas cabezas enormes, negras y amarillas, con sus miradas escalofriantes que a veces sólo se encontraban a unos metros de nuestra posición y que no dejaban de rodearnos, se convirtieron en uno de los recuerdos más inquietantes que conservo de aquel día.

Ese mismo día a las siete de la tarde, Tom Crean llegó a la orilla de la barrera con Scott y Oates, tras arriesgarlo todo para conseguir ayuda. «Scott estaba demasiado aliviado de encontrarnos a salvo —escribió Bowers—, como para expresar cualquier emoción que no fuera alegría. Cuando le pregunté qué opinaba de los ponis y los trineos, respondió que le importaban un pito, que lo que quería era rescatarnos a nosotros. Más adelante me enteré de que al oír la noticia de Crean, Scott se había enojado conmigo por no haberlo abandonado todo para salvarnos.»

Entre todos, utilizaron los trineos para construir una escalera que les permitió remontar la orilla de la Barrera.

El capitán Scott se alegró tanto que comprendí lo que debió de sentir durante todo el día. Se había echado la culpa de nuestras muertes, pero nos había encontrado vivos y coleando... No obstante, yo era partidario de rescatar a los animales y salvar los trineos, así que nos dejó regresar al témpano... Scott conocía más el hielo que todos nosotros y comprendía el

peligro al que nos enfrentábamos sin saberlo, por lo que nos recomendaba que lo abandonáramos todo.

En una ocasión estuvieron a punto de subir a los ponis por una rampa improvisada, cuando las condiciones les depararon otra sorpresa:

Para mi enorme desilusión, el hielo empezó a moverse de nuevo... Tratamos con todas nuestras fuerzas de mantener la rampa estable, hasta que el capitán Scott nos dio una orden incontestable de regresar. Corrí a quitarles los morrales a los ponis, subimos por la rampa y tiramos de los trineos para recuperarlos, segundos antes de que se alejara el témpano. La brisa del sudeste era muy suave, pero su efecto se hizo sentir lo bastante como para ensanchar el canal de agua que nos separaba de los ponis: un metro, dos metros, tres, cinco... y a pesar de lo mucho que nos dolía perder a los ponis, nos alegrábamos de estar a salvo en hielo firme.

Instalaron sus tiendas a una media milla de la orilla, ya que no dejaban de romperse pedazos de la barrera que se convertían en icebergs y se alejaban flotando.

Mientras preparaban la cena, Scott y yo nos acercamos de nuevo a la orilla. El viento había rolado al este y todo el hielo se había puesto en movimiento. Nos separaba del hielo un canal de más de veinte metros de ancho, por el que las oreas no dejaban de patrullar a toda velocidad. Nuestros tres pobres animales se encontraban a cierta distancia, navegando en paralelo a la barrera. Mientras regresamos al campamento, yo tenía el ánimo por los suelos. Sin embargo, lo que yo sentí no debía ser nada en comparación con lo que tuvo que aguantar el capitán Scott ese día... Me contó que no confiaba en los trineos motorizados en absoluto, ya que las orugas habían quedado maltrechas durante el desembarque. Su confianza en los perros había disminuido mucho tras los acontecimientos del viaje de los depósitos y ahora había perdido los mejores ponis de transporte, el bien más preciado del que disponíamos. Me dijo que de todos modos trataríamos de hacer un buen esfuerzo la temporada siguiente, pero que ya no confiaba mucho en alcanzar el polo.

El día siguiente comprobaron que el témpano de los ponis se había desplazado en paralelo a la orilla y estaba relativamente cerca de la Gran Barrera, así que hicieron otro intento de salvar a los tres animales. Bowers describió el curso de los acontecimientos, en los que él quería rescatar los ponis a toda costa, mientras Scott estaba más pendiente del peligro de quedar todos a la deriva en un témpano.

El salto más difícil fue el primero, pero no era nada comparado con lo que habían logrado hacer el día anterior, así que lo intentamos primero con Punch. No sé por qué se echó atrás, pero lo hizo en el último instante y acabó en el agua. No quiero ni recordar el esfuerzo que hicimos para sacar al valiente pony del mar, pero fue en vano y Titus tuvo que poner fin a su sufrimiento con un piolet.

Ahora sólo quedaban mi pony y Nobby. Decidimos desechar aquella ruta y el capitán Scott investigó otra un poco más larga, que nos obligaba a alejarnos de la orilla por otros témpanos. Decidimos probar suerte por aquella ruta si lográbamos sacar a los animales del témpano, ya que primero tenían que hacer un salto considerable, fuera cual fuese el camino elegido. El capitán Scott dijo que a ser posible no se debía repetir la desgracia sufrida por Punch y que prefería sacrificarlos en el témpano. De todos modos, tratamos de animar al viejo Nobby a que saltara, pero se negaba a hacerlo. Parecía un esfuerzo inútil pero lo intenté una y otra vez hasta que al final lo logramos... Titus aprovechó la oportunidad y llevó a mi pony hacia el salto, también con éxito. A continuación regresamos hacia la Barrera y seguimos hacia el oeste, hasta que encontramos un lugar que parecía ofrecer una oportunidad de subir. Scott y Cherry empezaron a abrir un camino, mientras Titus y yo regresamos por el hielo marino para recoger a los ponis. Llevábamos un trineo vacío para utilizarlo como puente o escalera, en caso de emergencia y tuvimos que superar unos cuarenta témpanos para llegar a los ponis. El camino estaba en buenas condiciones y logramos llevarlos con éxito hasta los dos últimos témpanos, que se habían separado un poco.

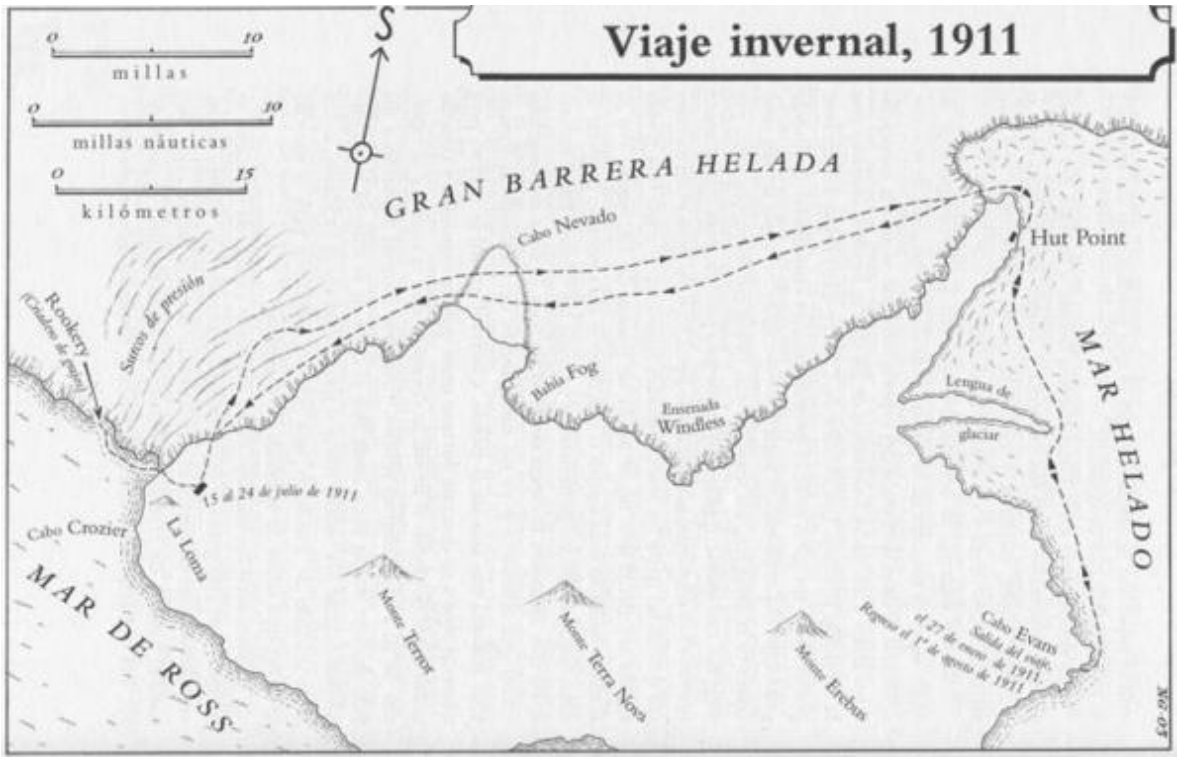
Nobby superó el último salto como un campeón, pero de pronto en una charca aledaña asomó la cabeza por lo menos una docena de fieras oreas.

La llegada de los cazadores debió de asustar a mi pony, que no saltó derecho sino en diagonal, y no logró alcanzar el témpano con las patas traseras. Fue otra situación espantosa, pero Scott logró subir con Nobby a la plataforma, mientras Titus, Cherry y yo tratábamos de rescatar al pobre Unele Bill. Por algún motivo las oreas se mantuvieron al margen y por fin logramos llegar con el pony a la orilla de la barrera, tirando de él a través del hielo.

El capitán Scott temía que nos pasara alguna desgracia con las oreas tan cerca y era partidario de abandonar el pony ahí mismo, pero yo no podía pensar en nada excepto en el animal y cuando logramos llevarlo hasta la orilla del hielo quebradizo, atamos dos cuerdas a sus patas delanteras. Crean estaba demasiado cegado como para hacer nada excepto permanecer junto al otro animal en la Barrera, pero los demás tiramos con todas nuestras fuerzas, hasta lograr sacar al pony del agua. El hielo quebradizo era tan fino que si una orea hubiera arremetido contra él, lo habría hecho añicos y todos nos habríamos ido al agua. La desilusión fue terrible cuando comprobé que el pony no se podía poner de pie. Titus declaró que estaba acabado, que jamás lograríamos subirle a la Barrera con vida. Traté de levantarle en vano y después de tres intentos, se echó hacia atrás y cayó de nuevo al agua. Entonces nos enfrentamos a un nuevo e inesperado peligro: un tramo de la Barrera empezó a hundirse lentamente en el mar.

Era evidente que se había agrietado con anterioridad, pero la marea estaba completando el trabajo. Nos ordenaron que regresáramos de inmediato y sin duda era urgente, pero Titus y yo no podíamos separarnos del viejo Unele Bill. Dije que no quería dejar que lo devoraran las oreas con vida. Teníamos un piolet, pero Titus declaró que se negaba a pasar por el calvario de tener que matar otro animal. De todos modos, no quería que nadie más que yo sacrificara a mi animal. Cogí el piolet y le di un golpe en el punto que indicó Titus. Me aseguré de haber completado la labor antes de correr hacia la Barrera, con un piolet ensangrentado en la mano, en vez del pony que parecía estar casi a salvo.

Habían sobrevivido dos ponis, Jimmy Pigg y Nobby, de los ocho que realizaron el viaje de los depósitos. Los dos supervivientes se encontraban bajo techo junto al viejo refugio de la Punta, del que con gran esfuerzo, Atkinson y Crean habían logrado sacar todo el hielo y limpiar la inmundicia. Durante los días siguientes, todos los grupos se reunieron ahí.


Viaje invernal, 1911
0 10
millas
0 10
millas náuticas
0 15
kilómetros
S
GRAN BARRERA HELADA
Cabo Nevado
Hut Point
Rookery
(Criadero de pingüinos)
Montes de presión
Bahía Fog
Ensenada Windless
Lengua de glaciar
MAR HELADO
15 de 24 de julio de 1911
Cabo Crozier
La Loma
MAR DE ROSS
Monte Terror
Monte Terra Nova
Monte Erebus
Cabo Evans
Salida del este, el 27 de enero de 1911
Regreso el 1° de agosto de 1911
Nov. 03

La bahía que separaba Hut Point de la base principal en el cabo Evans se había convertido en mar abierto, así que los trece hombres que habían participado en el viaje de los depósitos se verían obligados a pasar un mes o dos en el refugio, hasta que se congelara de nuevo el mar. Los aposentos no eran precisamente paradisíacos. «Había una fogata abierta de grasa de foca en el centro del refugio —explicó Cherry-Garrard—. No había abertura para que escapara el humo y el tizne, de modo que era prácticamente imposible ver a los demás o charlar sin sufrir un ataque de tos... Además, decir que en el refugio hacía frío es quedarse muy corto.»

Scott caminó hasta un punto elevado en la cresta que dominaba el refugio, para observar el panorama hacia el norte. Se asombró al comprobar que la mitad de la lengua de un glaciar, que tenía siglos de existencia, se había desprendido para convertirse en un iceberg. Scott comprendió entonces la magnitud de las fuerzas naturales que habían provocado la reciente disgregación del hielo marino. Por una funesta casualidad, el grupo de Bowers había emprendido su fatídica travesía del hielo, que en condiciones normales habría durado como máximo una hora, justo en el peor de los momentos. «Seis horas antes —escribió Bowers para ilustrar su pésima suerte—, habríamos llegado al refugio por un camino de hielo sólido. Y de haber llegado a la orilla de la barrera unas horas más tarde, nos habríamos encontrado con una extensión de mar abierto.»

«Nadie podía prever que el hielo se disgregaría justo durante el breve período que pasamos en él», comentó a su vez Cherry-Garrard.

Sin embargo y como era de esperar, Oates ofreció una versión distinta en una carta a su madre: «Perdimos seis ponis, entre ellos el mío, que era con diferencia el mejor que teníamos. Me sentó muy mal, especialmente porque creo que lo podríamos haber salvado de no haberse puesto Scott tan agitado. El mío fue uno de los que se ahogó y la pérdida de los ponis fue por culpa de Scott, sin duda alguna».

El noruego Gran describió el ambiente entre los expedicionaríos al conocerse la noticia del desastre: «El grupo está dividido y parecemos un ejército derrotado, desanimado e inconsolable. Scott era el que más motivos tendría para estar descorazonado, pero la verdad es que él ha sido quien más se ha esforzado en animarnos a los demás». Más adelante, Gran comentó

que el refugio era una especie de cuchitril lleno de humo: «El interior es lóbrego y desagradable. La chimenea escupe humo sin cesar». No tardaron en surgir las bromas habituales entre los expedicionarios: «La velocidad a la que las ideas iluminan tu cerebro —dijo en una ocasión Wilson a Oates—, me recuerda a un caracol subiendo por el tallo de una col».

«Pasábamos las tardes con largas discusiones, que rara vez llegaban a una conclusión», explicó Cherry-Garrard. Sentados en cajas de embalar y a la luz de las velas y una lámpara de grasa de foca, se dedicaban a fumar hasta la hora de tender en el suelo los sacos de dormir, de piel de reno. Pasaban la noche mojados por culpa de las goteras, pero después de aguantar durante seis semanas los rigores de los viajes en trineo, eran capaces de dormir doce horas seguidas sin problema. «Quizás a mucha gente no le gustaría esto —comentó Cherry—, pero a nosotros no nos parecía mal.»

Al cabo de dos semanas, el 15 de marzo de 1911, apareció otro grupo que había salido en trineo, para realizar una prospección geológica de la sierra occidental, el glaciar Ferrar y los valles áridos. Llegaron por la cresta que dominaba el refugio, tras recorrer la misma ruta desde la Gran Barrera que los expedicionarios originales del Discovery, en un viaje al cabo Crozier realizado en la misma época en que falleció George Vince. La llegada de este grupo, que incluía a Griffith Taylor, Charles Wright, Frank Debenham y Taff Evans, aumentó aún más la superpoblación del refugio hasta los dieciséis habitantes. Ya sólo cabían si dormían por turnos y lo más lógico habría sido que los ánimos se enardecieran, pero no fue así.

Los individuos desaliñados, barbudos y mugrientos entablaban debates emocionados alrededor de la estufa. «Scott y Wilson siempre se enzarzan en alguna discusión... Taylor tampoco se queda corto y a menudo sus comentarios son originales, aunque quizá algo burdos. Las afirmaciones imprudentes sobre cuestiones objetivas tenían su peligro en una comunidad formada por tantos especialistas; los errores no tardaban en ser descubiertos.» Griffith Taylor también anotó sus impresiones sobre la temporada que pasaron todos en aquel refugio húmedo y superpoblado: «Formé un vínculo más próximo con Scott que en cualquier otro momento. Dormíamos uno al lado del otro en nuestros sacos de dormir. ¿Qué debates

se formaban! A Scott parecían interesarle todos los temas; una tarde hablamos del mormonismo, de las murallas medievales de Aigues Mortes y de la pronunciación del griego antiguo. Seguíamos hablando horas después de que los demás se quedaran dormidos. Y menos mal, porque no había nada que leer: un ejemplar de Family Herald, algunas revistas, y un par de copias de The Girl's Own».

Hartos de tener los ojos irritados y de estar siempre cubiertos de hollín grasiento, Wilson, Oates y Gran hicieron algunas pruebas con acetileno, pero la lámpara improvisada explotó y estuvo a punto de matar a Meares. «Esta vida es bastante interesante, a pesar de la monotonía —escribió Gran —. El tiempo pasa volando y eso es lo principal.»

Todos se turnaban para cocinar el estofado del día. Oates, Meares y Debenham eran de los que mejor se desenvolvían en la cocina, o por lo menos así opinaba Oates. Cuando algún otro expedicionario servía algún mejunje exótico, Oates no dejaba de soltar un comentario en voz alta para que todos le oyeran: «Hay algunos en este grupo que se las dan de cocineros, pero que logran echar a perder la comida con sus intentos de crear algún plato original».

Había una idea que no dejaba de preocupar a los expedicionarios, especialmente a Scott: sabían que el hielo sólo se podía haber desmoronado a aquella velocidad por la acción de un enorme mar de fondo. «Nos preguntamos qué le habrá sucedido a nuestro refugio en el cabo Evans —escribió Wilson—, ya que está construido en una playa baja que da al norte y al parecer las olas procedían de aquella dirección o del noreste.» «Además de las muchas preocupaciones que ha tenido que aguantar últimamente —comentó a su vez Cherry-Garrard—, Scott teme que un temporal lo bastante fuerte como para romper la lengua del glaciar, que debía llevar siglos ahí, se haya llevado el refugio en el cabo Evans.»

Las preocupaciones de Scott sobre un posible desastre en el cabo Evans eran absolutamente comprensibles, ya que había instalado ahí el campamento basado en los patrones meteorológicos en el estrecho de McMurdo en los años anteriores. No contaba con que un temporal fuera capaz de llevarse algo tan aparentemente sólido como la lengua del glaciar.

Ahora le asaltaban los temores y las anotaciones en su diario trataban de justificar la elección del cabo Evans:

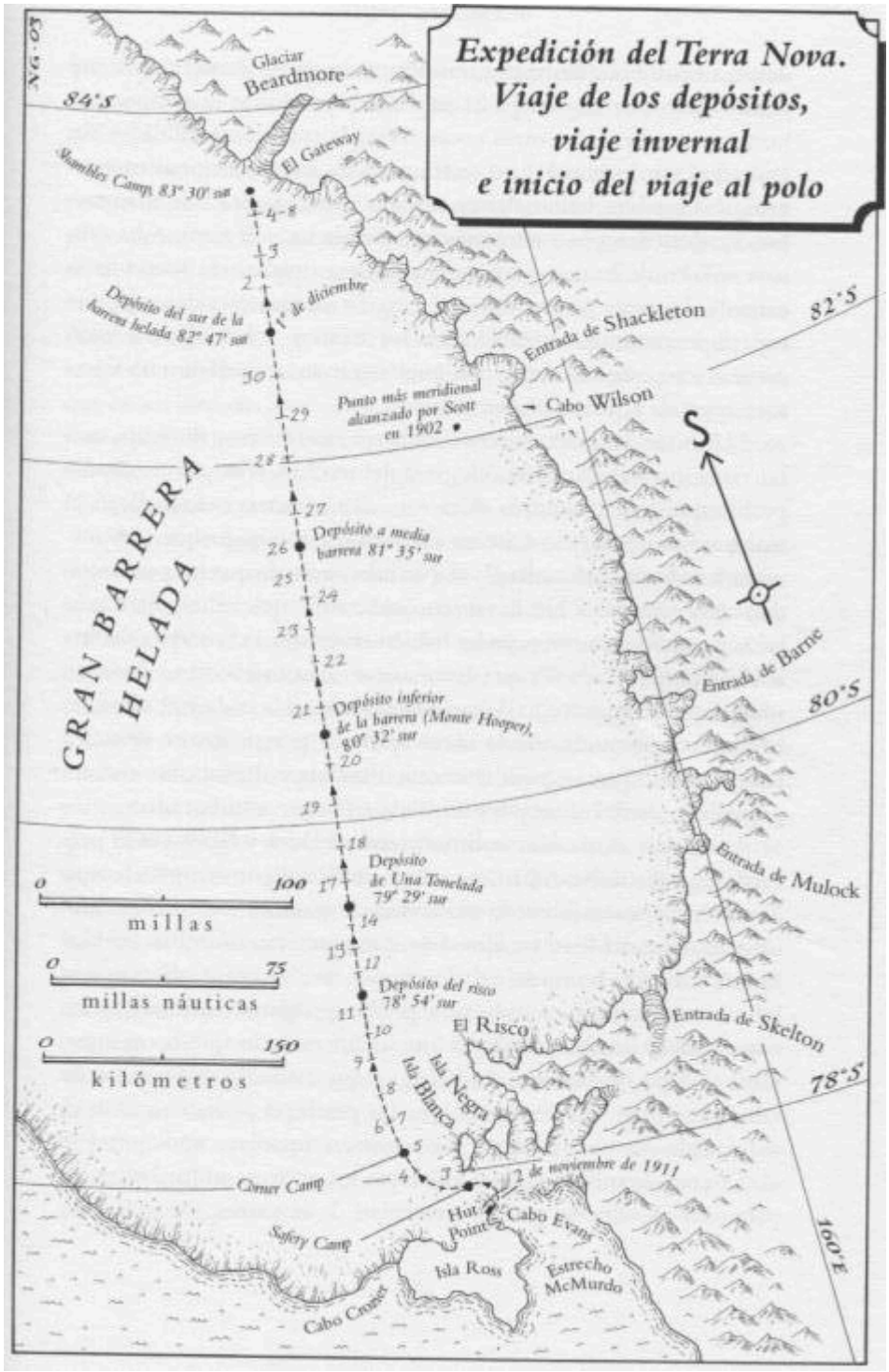
A la hora de elegir Home Beach como lugar para el refugio, pensé en la posibilidad de que los vientos del norte provocaran mar de fondo, pero en primer lugar comprobé que en el estrecho no había constancia de la entrada de temporales del norte. En segundo lugar, supuse que un viento del norte traería consigo una masa de hielo flotante, que serviría para amortiguar el oleaje. En tercer lugar, pensé que el lugar estaba muy bien protegido por el glaciar Barne y por último, comprobé que la playa no presentaba señales del paso de las olas y que las rocas eran regulares.

Cuando construimos el refugio y comprobé que los cimientos sólo estaban tres metros y medio por encima del nivel del hielo marino, tuve dudas, pero al repasar todos los elementos que protegían la playa me tranquilicé.

Hut Point estaba rodeada por el mar por todas partes, excepto en una ladera llamada Arrival Heights, Cumbres de la Llegada. Había una complicada ruta hacia la Gran Barrera por esta ladera que, a pesar de las dificultades para recorrerlo con cargas y ponis, era transitable durante todo el año. Sin embargo, la ruta hacia el norte y el cabo Evans quedaba cortada hasta que se congelara de nuevo el mar. Scott y Wilson exploraron una posible ruta alternativa hacia el norte, pasando por las laderas del monte Erebus, pero había que franquear una zona repleta de grietas y escalar a más de 1.500 metros de altitud, de modo que renunciaron a comprobar el estado del refugio en el cabo Evans.

A finales de marzo, la temperatura había descendido hasta los cuarenta grados bajo cero y cuando amainó el viento, el mar se congeló. Sin embargo, bastó con que soplara una ligera brisa para deshacer la nueva capa de hielo; cualquier intento de desplazarse por el mar antes de la formación de una capa sólida de hielo podría conducir a una tragedia. El 17 de marzo un temporal del sur sacudió Hut Point, con olas de hasta diez metros que se estrellaban contra las rocas y lanzaban una lluvia de espuma, que se congelaba en el instante en que tocaba las paredes del refugio. Meares y

Wilson tuvieron que soltar a los perros de las estacas, porque la espuma no tardó en cubrir sus pieles con una sólida armadura de hielo. Incluso en la cruz de Vince, que se encontraba doce metros por encima del refugio en la ladera del cerro, estaba recubierto con una capa de dos centímetros de hielo.


Expedición del Terra Nova.
Viaje de los depósitos,
viaje invernal
e inicio del viaje al polo
Glaciar Beardmore
84°S
El Gateway
Shambles Camp, 83° 30' sur
1° de diciembre
Depósito del sur de la barrera helada 82° 47' sur
Entrada de Shackleton
82°S
Punto más meridional alcanzado por Scott en 1902
Cabo Wilson
S
GRAN BARRERA HELADA
Depósito a media barrera 81° 35' sur
Entrada de Barne
80°S
Depósito inferior de la barrera (Monte Hooper), 80° 32' sur
Entrada de Mulock
Depósito de Una Tonelada 79° 29' sur
0 100 millas
0 75 millas náuticas
0 150 kilómetros
Depósito del risco 78° 54' sur
El Risco
Entrada de Skelton
Isla Negra
Isla Blanca
78°S
2 de noviembre de 1911
Corner Camp
Hut Point
Cabo Evans
Safety Camp
Isla Ross
Estrecho McMurdo
Cabo Crozier
160°E

A fin de aprovechar al máximo este descanso forzoso, Scott envió a otro equipo en trineo a que llevara más provisiones al depósito de Córner Camp. Antes de regresar, el grupo dirigido por Teddy Evans midió una temperatura de cuarenta y un grados bajo cero. Tenían una cantidad limitada de provisiones en el refugio, así que salían a cazar focas cada vez que podían. «Hoy nos hemos acabado el azúcar —escribió Wilson, tras cinco semanas en el refugio—. También se ha acabado la harina y la avena, pero tenemos mucha carne de foca, pan bizcochado y chocolate para beber. Se nos está acabando la mantequilla, ¡pero no nos moriremos de hambre! Y además, somos un grupo de bohemios muy satisfechos, con ropa impregnada de grasa de foca y hollín.» Un día Wilson cazó un pingüino emperador: «Era un macho entrado en carnes. Una pechuga y el hígado bastaron para alimentar a dieciséis hombres, sin más guarnición que unos guisantes, pan bizcochado y chocolate para beber. Lo freímos en mantequilla y quedó muy sabroso». Cherry-Garrard explicó el método que utilizaban para cazar a las focas. Primero las sacudían en el hocico con un palo para aturdirías y luego les clavaban un cuchillo de 35 centímetros en el corazón para rematarlas. La grasa se desprendía con el pellejo, cortaban la carne, sacaban las visceras y guardaban el hígado. Lo dejaban todo para que se congelara y cortaban pedazos con un hacha a medida que los necesitaban.

Scott estaba cada vez más preocupado por el grupo en el cabo Evans, así que el 7 de abril decidió llevar a un pequeño grupo a probar el hielo, que ya tenía aspecto de estar bastante sólido. El viaje fue un éxito, gracias a la originalidad y la habilidad que demostraba Scott al buscar rutas. Aprovechó un saliente de roca volcánica que perforaba la pared de hielo, para bajar con cuerdas los doce metros que separaba al grupo del hielo marino. A continuación condujo al equipo junto a los restos de la lengua del glaciar, hasta la bahía más cercana al cabo Evans.

«Fue toda una hazaña transportarlo todo sano y salvo hasta el hielo —comentó Teddy Evans sobre el descenso del acantilado—, y me pareció una decisión admirable por parte de Scott la de utilizar esa ruta. Un hombre más timorato se habría echado atrás, porque después de alcanzar el hielo marino sería prácticamente imposible volver a subir y tendríamos la obligación de avanzar hasta el cabo Evans.» A las seis y media de la tarde, Scott preguntó

a los siete hombres si querían acampar en aquel mismo lugar, o se animaban a recorrer las siete millas que les separaban del cabo Evans de noche.

«Emprendimos encantados una marcha nocturna, a las ocho de la tarde —escribió Teddy Evans—, imaginando la copiosa cena que nos esperaría a nuestra llegada.» Nadie votó a favor de acampar excepto Bowers, que debía recordar las penalidades sufridas poco antes en la frágil superficie del hielo marino. «Parecía una locura aventurarse por un tramo de hielo sin explorar y recién congelado, en mitad de la noche», escribió más adelante Bowers. A las diez de la noche, la brisa había arreciado hasta convertirse en un vendaval y Scott decidió acampar al abrigo del islote Little Razorback. Todos querían seguir avanzando y es probable que Scott, experto conductor de trineos, también quisiera. Sin embargo, las condiciones descritas por Cherry-Garrard eran impracticables: «La nieve lo ocultaba todo; incluso nos costaba ver el islote aunque lo teníamos encima. Era imposible seguir avanzando y tuvimos que acampar en el hielo marino... Sólo nos separaban de quince a veinticinco centímetros de hielo de las oscuras aguas de la bahía. Yo decidí que prefería permanecer despierto en un campamento tan inestable».

«Fue la muestra de insensatez más temeraria que he visto nunca —comentó más adelante Taylor—, y no puedo admirar a Scott por habernos puesto en aquella situación. No teníamos comida y la ventisca era terrible. En vez de unas horas, tardamos dos días para recorrer las pocas millas del trayecto y tuvimos suerte de llegar. Diría que aquélla fue mi peor experiencia en la Antártida.» Debenham, el australiano geólogo compañero de Taylor, explicó su versión de las deliberaciones entre los expedicionarios: «Había opiniones encontradas en el campamento. Yo quería seguir avanzando a pesar de la ventisca y Griff insistió en ello, quizá incluso con demasiada vehemencia».

Como todo buen conocedor de las expediciones de aventura, Scott debía ser consciente de que cuando los tipos con personalidades fuertes tienen frío y están desanimados, suelen tratar de seguir avanzando para entrar en calor con el movimiento. Sin embargo, esta reacción natural no siempre es la mejor opción. Scott sabía que cuanto más al norte y al oeste avanzaran, más

se acercarían a la entrada de la bahía y mayores serían las probabilidades de toparse con hielo quebradizo y extensiones de agua. Era mejor permanecer entre la costa y el grupo de islotes en el que se encontraban, por lo menos hasta que mejorara la visibilidad. Instalaron un campamento en el hielo marino, hasta que Bowers notó una cornisa de roca en la base del acantilado en el islote, donde acamparon con una mayor tranquilidad. Scott no perdió el sentido del humor y explicó a los demás que cambiaban de campamento «para garantizar la seguridad de Taylor».

Permanecieron en la cornisa descubierta por Bowers durante veinticuatro horas, mientras el temporal seguía bramando con fuerza. «Es terrible —escribió Gran—. No me atrevo a quitarme las botas, por si no soy capaz de ponérmelas de nuevo cuando se endurezcan. El saco de dormir está empapado y me castañetean los dientes mientras escribo estas palabras.» El 13 de abril, Scott decidió avanzar: «Desperté a los demás a las siete de la mañana y no tardamos en ponernos en marcha, con un frío atroz, una fuerte brisa y la ropa congelada». La última bahía parecía extenderse sin fin. «Llegamos a unos icebergs varados en el hielo —escribió Gran—, los rodeamos para llegar a la punta y vimos el refugio... No tardaron en salir todos para darnos la bienvenida. No nos habíamos visto en ochenta días y los saludos fueron muy calurosos. ¡Qué maravilla poner pie en este palacio! Pronto me bañaré ¡y después a dormir!» La sensación de alivio de Scott debió de ser enorme.

El capitán salió de nuevo al cabo de cuatro días, para traer a más hombres de Hut Point. Los ponis y los perros no podían descender por el acantilado, así que los dejaron a cargo de Meares y seis hombres, que tenían instrucciones de reunirse con los demás cuando el hielo se hubiera endurecido del todo. Los demás organizaron carreras en el camino de regreso al cabo Evans, en un trayecto fácil ahora que la visibilidad era buena.

Durante la ausencia de los expedicionarios que habían instalado los depósitos, el refugio del cabo Evans se había convertido en un lugar muy cómodo para hombres, perros y ponis por igual. Había música de un gramófono y a veces de una pianola. Unas lámparas de acetileno proporcionaban luz abundante las veinticuatro horas del día. Incluso había

un suministro de agua caliente y el material científico estaba todo instalado y en marcha, gracias al meteorólogo Simpson, al ingeniero Bernard Day y al biólogo Edward Nelson. Scott tenía una cabina repleta de libros, fotografías de su familia y montones de libretas en las que anotaba planes para los viajes siguientes. Ponting tenía un cuarto oscuro de revelado. Gran y los «coloniales» de Australia y Canadá compartían una sección del refugio, junto a otra en la que vivían Cherry-Garrard y su buen amigo Bowers y a otra sección en la que dormían Oates, Meares y Atkinson.

Cuando todos se instalaron en la base de la expedición, Scott desveló sus planes. Tal como había adelantado cuando se enteró por primera vez de la presencia de Amundsen, el plan de Scott hacía caso omiso de la competencia de los noruegos. Todos sus cálculos y su sistema de transporte se basaban en el único viaje anterior que había estado a punto de llegar al polo: el de Shackleton. Scott no dependería ni de los perros ni de los trineos motorizados, aunque a diferencia de Shackleton, sí llevaría esquís y los utilizaría cada vez que facilitaran el avance, por lo menos hasta el glaciar Beardmore.

Scott era partidario de elegir a los equipos para los trineos en el último momento, como un escalador a punto de coronar con su equipo la cima del Everest. Esto le permitía seleccionar a los hombres que estaban en mejor forma en el momento clave, en vez de contar con un equipo predeterminado y tener que descartar a los que no dieran la talla, con las consiguientes desilusiones y tensiones. Declaró que seleccionaría al equipo más adelante, pero todos debían ser conscientes de que sería necesario pasar un segundo invierno en el cabo Evans. El rendimiento de los ponis en el viaje de los depósitos había hecho inevitable este segundo invierno: no soportaban las bajas temperaturas de la primavera y sería imposible salir antes del primero de noviembre. Por consiguiente, los expedicionarios que fueran al polo regresarían al cabo Evans demasiado tarde para zarpar con el Terra Nova, después de su corta estancia estival. Todos aquellos que no se sintieran capaces de pasar otro año en el hielo tendrían que zarpar con el barco.

Scott calculaba que necesitaría provisiones suficientes para un viaje de 144 días, ochenta y cuatro de los cuales transcurrirían en la meseta. Scott comentó que Shackleton había salido con cuatro ponis, mientras que ellos

dispondrían del doble; calculaba que los animales adicionales, además de la gran cantidad de provisiones que habían dejado en los depósitos, les permitirían cubrir las doscientas millas que le habían faltado a Shackleton.

Scott zarpó de Inglaterra el año anterior con dos objetivos: realizar un completo programa científico, que ya estaba en marcha, y llegar al polo Sur. El plan que desveló en el cabo Evans el 8 de mayo de 1911 consiguió la aprobación de la mayoría de los presentes, aunque no disipó sus temores de que los noruegos les vencerían en la carrera. Scott sabía que no podía competir con la experiencia de los noruegos como esquiadores y conductores de trineos con perros. Su equipo estaba formado por efectivos de la Armada y científicos, algunos de los cuales le habían acompañado a la Antártida diez años antes. Estaban dispuestos a continuar con los experimentos iniciados entonces y habían procurado aprender de la experiencia adquirida en 1903, con los trineos, los perros y los esquís. Sin embargo, era impensable vencer a un grupo formado por los mejores esquiadores y conductores de trineo de Noruega.

Cuando Teddy Evans y Oates se enteraron de la presencia de Amundsen en la bahía de las Ballenas, se declararon partidarios fervientes de cambiar los planes y de competir con ellos. Sin embargo, pronto cambiaron de actitud, tal como explicó Gran: «El viaje al Córner Camp puso remedio a los deseos de Teddy Evans de partir antes de tiempo». Scott sabía que las noticias de la presencia de Amundsen le habían llegado demasiado tarde para hacer algo al respecto. Sin embargo, tenía una ligera esperanza de que a pesar de las 120 millas menos que tenían que recorrer los noruegos, se dirigirían al glaciar Beardmore, que era la única ruta conocida. En su paso por el glaciar, Shackleton había demostrado que no era un lugar adecuado para los perros y eso podía ralentizar su marcha. Tras el engaño de Amundsen, la única esperanza de Scott de ser el primero en alcanzar el polo radicaba en la posibilidad de que los noruegos tuvieran algún percance. Scott debía saberlo, pero no podía reconocer ante sus hombres que les habían engañado, que tenían a los enemigos, los mejores especialistas en desplazarse por la nieve, en la puerta y que su única esperanza de triunfo era por incomparecencia de los rivales.

¿Qué podía hacer o decir Scott después de enterarse de la presencia de los noruegos en la Gran Barrera? Podía concentrarse en el programa científico y anunciar que renunciarían a alcanzar el polo, ya que sería imposible llegar antes que los noruegos. O podía seguir con sus planes, con la esperanza de que el destino jugara a su favor y detuviera a los noruegos. Yo habría elegido la segunda de estas dos opciones, al igual que hizo Scott. Aún había mil y un detalles que podían fallar en los planes de Amundsen y a Scott le habría dolido mucho que el intento de los noruegos fallara si él no era capaz de aprovecharlo. Amundsen podría haberse lesionado, y sin él, los noruegos no habrían tenido el empuje ni la capacidad suficientes para completar el viaje. La plataforma de hielo en la que se encontraba la base de los noruegos podría desprenderse de la Gran Barrera y haberse ido a la deriva, como hizo más adelante. La ruta desconocida que siguió Amundsen por la Gran Barrera podría haber topado con algún obstáculo infranqueable en el paso hacia la meseta. Indudablemente, Scott acertó en seguir sus planes originales, ante el duro golpe sufrido con la llegada de los noruegos. El invierno en el cabo Evans debía continuar según lo previsto, por lo menos en las apariencias. Sin embargo, en su fuero interno Scott debía sentir una presión ingente.

Cuando Scott terminó de presentar sus planes, solicitó la opinión de los hombres. «Tras la presentación —explicó Gran—, entablamos un largo debate. Al final, Scott dio las gracias a todos por su contribución y comentó que era fácil hacer planes desde el calor del refugio, pero que no era tan fácil llevarlos a cabo.» A Charles Wright le impresionó tanto la presentación realizada por Scott como el debate que se produjo a continuación.

El 14 de mayo, Cecil Meares y los cinco hombres que habían permanecido en Hut Point llegaron de regreso al cabo Evans con los dos equipos de perros y los ponis que habían sobrevivido tras el viaje de los depósitos, *Jimmy Pigg* y *Nobby*. El hielo marino era sólido en todo el trayecto, aunque si soplaba un fuerte temporal de sudoeste aún existía el riesgo de que se rompiera.

Un pony se había debilitado mucho durante el viaje y tuvieron que sacrificarlo, aunque Oates fue incapaz de identificar la causa de su enfermedad. Quedaban diez ponis de los diecisiete que habían

desembarcado en el cabo Evans. La salud de los ponis era un elemento clave de los planes de Scott y esa responsabilidad correspondía por completo a Oates. Scott había acertado de lleno al seleccionarle para esa misión, ya que Oates hizo una labor magnífica cuidando de los diez animales durante el invierno. Scott le colmó de halagos y de gratitud por su labor y debió de lamentar que Oates no llegara a tiempo para la selección de los animales. El 17 de mayo, como parte de una serie de conferencias que organizaron en el refugio, Oates ofreció una clase magistral de cuidados equinos que duró dos horas. Terminó con una divertida anécdota sobre una sofisticada cena a la que había asistido, en la que una señorita había llegado muy tarde y acalorada, por culpa de un caballo que se negaba a avanzar. «La anfitriona comentó que quizá el caballo era un rehusón —explicó Oates —, a lo que la muchacha respondió con inocencia que no, que según repitió el cochero con insistencia, era un cabrón.»

Oates era un tipo callado pero de carácter fuerte, que atrajo a su órbita al también taciturno Cecil Meares, a Edward Atkinson y en menor medida, a Frank Debenham.

Al igual que Oates, Debenham utilizaba las cartas a su madre como vía de escape para ventilar sus sentimientos.

Lamento decir que me ha decepcionado... No cabe duda de que es capaz de ser muy simpático ni de que se interesa mucho por nuestras labores científicas. Asimismo, es un experto con el trineo y es un gran organizador... Pero su genio es imprevisible... Ante las crisis uno nunca sabe cómo reaccionará... Me ha defraudado mucho. Supongo que a menudo su decisión final es acertada, pero pierde el control sobre sus palabras y provoca un ambiente desagradable... No diría que es el menos popular y la verdad es que todos aún estamos dispuestos a seguir sus órdenes... Pero lo increíble es que el armador es la única excepción en un ambiente general de camaradería y buen humor.

Es habitual que los campamentos base de las expediciones se conviertan en un hervidero de cotilleo y de camarillas, que critican al director de turno. Scott tuvo suerte de que sólo se formara una camarilla quejumbrosa y

además, sus sesiones de crítica se celebraban en las cuadras mientras Oates preparaba el salvado para sus ponis, así que el ambiente en el refugio no se resintió de los murmullos hostiles de una minoría.

Este aislamiento también llevó a que los cotilleos contrarios a Scott se mantuvieran en secreto hasta que el archivo virulento de la señora Caroline Oates (que contenía cartas de Debenham, Atkinson y Meares) salió a la luz tras su fallecimiento. Meares había escrito a la señora Oates que su hijo estaba profundamente defraudado por el liderazgo de Scott, mientras que el propio Oates comentó que el capitán y Meares «no se pueden ver». De vez en cuando, alguno de los demás escuchaba uno de los comentarios insidiosos de la camarilla de las cuadras. Ponting comentó que él y Scott habían oído a Meares decirle a Oates que el capitán debía comprarse un «manual básico de transporte». Durante los largos y oscuros meses de invierno, Oates, Meares y Atkinson formaron vínculos y compartieron quejas, frente a la estufa del establo.

Scott no parecía ser consciente de la presencia de este tumor maligno, pero de haberlo sabido tampoco habría podido hacer gran cosa al respecto, excepto doblegarse ante todos los caprichos que emanaran de los establos. Lo que sí trató de hacer fue evitar las confrontaciones directas con Oates.

Tanto Oates como Meares estaban al margen de las tradiciones de la Armada británica y de la vida universitaria. Sus compañeros de refugio eran ingeniosos expertos del debate académico, procedentes de varias universidades diferentes; Wilson, Nelson, Wright y Taylor eran de Cambridge, Cherry-Garrard era de Oxford, Debenham de Sydney y Simpson de Manchester. He comprobado en varias expediciones que una sensación innata de inferioridad suele perjudicar la comunicación entre dos personas. Es probable que Scott, un chico de clase media que estudió en Dartmouth y empezó como guardiamarina, viera en Oates, con el típico acento de su colegio de Eton y de una familia de terratenientes de Essex, a un miembro de las casas superiores. Por otra parte, es probable que Oates sintiera que sus modestas capacidades intelectuales y su dislexia le situaban en desventaja frente a la mente lúcida y ágil de Scott.

Oates tenía una confianza absoluta y fundada en sus conocimientos ecuestres, pero es probable que le costara reconocer que gracias a su

perspicacia y sentido común, Scott había logrado eliminar algún pequeño fallo en sus métodos, por ejemplo al construir parapetos de nieve para proteger a los ponis del temporal, o al probar las zapatillas protectoras hestersko.

«Una tarde —comentó Cherry-Garrard durante el viaje de los depósitos —, vimos que Scott extraía bloques de nieve de la barrera y construía un muro a barlovento de su pony. No nos pareció una idea muy útil, pero más adelante la experiencia nos convencería a todos que aquellos parapetos eran una bendición para los ponis.» No tardaron todos en copiarle a Scott la idea, incluso Oates.

El caso de las zapatillas protectoras había calado en ambos hombres. A Scott le sirvió para comprobar que debía vigilar más de cerca a Oates en el futuro, para asegurarse de que no se repitiera un error tan básico, pero que resultó tan caro. Por otra parte, Oates lo tomó como una intromisión de Scott en su dominio. «Creo que hay bastantes probabilidades de que me incluyan en el grupo para alcanzar el polo —escribió Oates a su madre—, con la condición de que Scott y yo no nos peleemos, ya que sería insoportable pasar cuatro meses con él. Es un entrometido...»

Las intromisiones de Scott acabaron por convencer a Oates de llevar dos clases de protector, o hestersko, para los cascos de los ponis en todas las salidas siguientes: unas raquetas para la nieve polvo y una especie de bolsa de lona para el hielo. Lo que Oates percibía como intrusismo de Scott provocó más de un comentario amargo en las cartas a su querida madre.

«Por lo que veo —escribió Oates—, no es difícil llegar al polo si cuentas con los medios de transporte adecuado, pero con la porquería que tenemos nosotros será casi imposible.» «Por lo que veo, Scott quiere que me quede aquí otro año —añadió Oates en otra carta—, pero pienso largarme si llego a tiempo para subirme al barco y espero que así sea. Sólo se quedarán un puñado de hombres hasta la temporada siguiente y Scott asegura que él será uno de ellos, aunque yo me apuesto cinco libras que se largará, si es que llega al polo. Si no logra alcanzarlo y nos envían algún animal decente de carga en el barco, le he prometido que me quedaré para echarle una mano con otro intento, pero entre tú y yo, creo que si fracasa esta vez quedará un poco harto del asunto.» «Por mi parte —escribió en

otra carta—, siento una profunda antipatía por Scott y lo echaría todo por la borda si no fuera porque somos una expedición británica y tenemos que ganar a esos noruegos. Scott siempre ha sido educado conmigo y tenemos fama de llevarnos bien. Pero el fondo de la cuestión es que no es trigo limpio; él siempre es lo primero y los demás no figuramos en sus prioridades.»

De vez en cuando, Oates parecía percatarse de que sus invectivas no estaban del todo justificadas y añadía algún comentario positivo, como «me lo estoy pasando de primera en la expedición», o «te ruego que tengas en cuenta que cuando un hombre está pasando por momentos difíciles, puede llegar a decir cosas sobre los demás, de las que después se arrepiente». Asimismo, en otra carta a su madre dijo «espero que lo que te cuento de Scott no te lleve a pensar que los expedicionarios corremos algún riesgo bajo su mando, todo lo contrario».

Scott permanecía completamente ajeno a las divagaciones paranoicas de Oates y a menudo dirigió comentarios positivos a la señora Oates sobre su hijo. No sospechaba que Oates quisiera dejar la expedición antes del segundo año. El tesón mostrado por Oates desde la salida de Lyttelton, cuando no se rindió hasta que logró embarcar provisiones adicionales para los ponis (pagando él mismo una parte); el coraje, la fuerza y la determinación que había demostrado para salvar a los ponis durante el temporal, así como los esfuerzos incesantes e individualizados que dedicó a los animales durante el crudo invierno, todas las acciones del oficial reflejaban un compromiso absoluto con la expedición. Había entrenado a un cuidador individual para cada uno de los ponis, enseñándoles a lidiar con el carácter imprevisible y a veces violento de los animales. Había reservado a Christopher, el pony más agresivo, que mordía y daba coces cada vez que se le acercaba alguien, para sí mismo. Es una lástima que Oates no fuera capaz de superar su tendencia innata a la deslealtad y a las quejas sobre sus superiores.

Al igual que Oates, a Meares tampoco le debían caer muy bien los comentarios de Scott sobre su especialidad. Tras las primeras semanas de actividad en la Antártida, Scott comprobó que el régimen alimenticio diseñado por Meares para los perros no era el más adecuado para aquellas

condiciones y así se lo hizo saber enseguida. «Meares es un experto en la materia, pero desconoce las condiciones de este lugar. Una cosa que puedo afirmar sin duda alguna es que los perros no podrán continuar arrastrando los trineos con los conductores de pasajeros; todos tendremos que acostumbrarnos a correr con los equipos y a olvidarnos de la costumbre rusa. Creo que Meares tenía la ilusión de llegar hasta el polo y regresar a bordo de un trineo. Este viaje ha sido toda una revelación para él.»

A pesar de sus críticas directas hacia Scott, incluso Debenham reconocía que la armonía del grupo se debía en gran medida al papel desempeñado por el capitán: «Scott muestra una capacidad admirable de combinar la dosis precisa de disciplina —escribió Debenham—, sin imponer demasiadas formalidades». Incluso Oates reconoció algunos méritos del capitán: «Todos nos llevábamos muy bien —escribió—, y no se producían las peleas que cabría esperar con un grupo de hombres hacinados en un refugio lóbrego durante una temporada de invierno».

Oates no era el único expedicionario que sucumbía a la tentación de criticar a su líder. Unos cientos de millas al noroeste del cabo Evans, el otro grupo de seis científicos bajo el mando del teniente de navio Víctor Campbell también se enfrentaba a conflictos de personalidad. Los más problemáticos de aquel grupo eran el cirujano naval George Levick y el científico Raymond Priestley «Priestley y yo estamos desarrollando una buena amistad —escribió Levick—. Creo que empiezo a ejercer más influencia sobre Campbell y me alegro de ello, ya que me permite disuadirle de muchos de sus caprichos. No es mal tipo, pero está totalmente fuera de lugar como líder, por culpa de sus complejos y su lamentable carencia de agallas.» «A veces me siento un poco mezquino —añadió Levick más adelante—, cuando Priestley y yo nos dedicamos a criticarle, mientras mantengo una amistad aparente con él.»

Y unos cientos de millas al este del cabo Evans, los hombres de Amundsen se dividían en dos facciones opuestas e implacables. Bjaaland explicó que Amundsen había informado a Johansen y Prestrud que no contaba con ellos para el viaje al polo, ya que si se juntaban podían provocar problemas graves para la misión.

A mediados de los años setenta, realicé una serie de expediciones polares con dos compañeros que tenían una buena amistad entre sí: Oliver Shepard y Charlie Burton. En el caso completamente factible de que formaran ellos dos una camarilla, la situación habría sido muy incómoda. Ambos tenían madera de líderes por sí mismos, no acostumbraban a asentir porque sí y no les gustaba mucho recibir órdenes. Cada vez que estaban en desacuerdo con alguna de mis instrucciones, me lo decían por separado y a la cara, evitando así los cuchicheos furtivos que pueden envenenar incluso a una expedición corta. Tuve la suerte de seleccionar a dos individuos carentes de malicia.

El entrenamiento inculcado a los soldados les enseña a valorar que los mejores líderes son aquellos capaces de asumir los principios de lealtad hacia otros líderes. Al igual que la mayoría de las organizaciones dedicadas a estudiar la Antártida, la British Antarctic Survey (BAS) comprende el valor de esta clave del liderazgo. El doctor Phillip Law, director del famoso DEA Antarctic División australiano, ofreció su opinión al respecto en los años ochenta: «Sin duda, lo más importante es nombrar a un líder de primer calibre, ya que no hay entorno que ponga más a prueba la madera de un líder que una estación en la Antártida... Existe una cualidad que no puede fallar en el equipo: la lealtad. Los expedicionarios deben ser leales a la expedición, al líder y a sí mismos. Hay hombres que lo son por naturaleza y otros con una tendencia natural al antagonismo, a la crítica mordaz y a la deslealtad. Dejamos muy claro a todos nuestros expedicionarios que la prueba de la lealtad no radica en el apoyo que brindan al líder cuando están de acuerdo con él, sino su apoyo cuando están en desacuerdo».

Oates, Meares y Atkinson no habrían obtenido muchos puntos en el escalafón del doctor Law. Atkinson era un hombre bajito y peleón, que compartía con Oates su afición al boxeo. Durante el segundo invierno en el cabo Evans, se convirtió por defecto en el oficial de mayor rango de la base. En ausencia de Scott, decidió mantener la rutina esencialmente sin cambios. La personalidad de Meares estaba mejor definida y Debenham le describió en uno de sus escritos: «Meares es el más trotamundos de todos los presentes y muestra todas las grandezas y las flaquezas de los individuos errantes. Se encuentra a gusto en China, en Siberia, en la India, o en

cualquier lugar donde las condiciones sean inhóspitas, pero ya se ha cansado de este lugar. Es un buen tipo, pero me caía mejor antes de que se cansara de la Antártida».

El 22 de mayo, Scott y cinco de sus hombres recorrieron a pie las cinco millas que les separaban del cabo Royds y pasaron la noche en el refugio construido por Shackleton. Aún había tramos en los que el hielo marino no era muy estable, pero llegaron a salvo al refugio y se dedicaron a especular sobre los expedicionarios que acompañaron a Shackleton. «Fue muy interesante —comentó Wilson— estudiar los restos que había dejado aquel grupo tras su estancia, en todos los rincones del refugio.»

Como de costumbre, a Wilson le tocó ocuparse de la caza de las focas, esencial para evitar el escorbuto. Sus conocimientos de anatomía le convertían en un candidato idóneo para matar y despedazar a los animales. Asimismo a quinientas millas al noroeste, le tocó al médico George Levick convertirse en el carnicero del equipo septentrional. Su compañero Raymond Priestley comentó que no se habían acostumbrado aún a sacrificar aquellos animales tan simpáticos y que incluso a Levick, a pesar de estar acostumbrado al bisturí, le desagradaba tener que matarlos. «El viejo macho yacía en la nieve, emitiendo algún gruñido entre sueños. Mientras me acercaba con sigilo, le oí soltar un suspiro de satisfacción. Levanté la barra de hierro y le di en el hocico con todas mis fuerzas; aprovechando su aturdimiento, me abalancé sobre él con el cuchillo de caza de veinticinco centímetros que había comprado en Christchurch, levanté su aleta y le clavé el puñal en el corazón. La sangre salió a borbotones y yo acababa de matar mi primera foca.»

Quince días más tarde, celebraron el cumpleaños de Scott con el refugio engalanado de banderitas y un ambiente distendido. En el exterior, dos perros rivales decidieron disputarse la supremacía de la manada en una pelea a muerte. Tryggve Gran logró separar a los perros, que por casualidad se llamaban Peary y Cook. Despues del incidente, Gran entabló una conversación sobre la complicada situación en la que se encontraba: en un refugio repleto de ingleses, mientras su pérfido compatriota Amundsen acechaba en el extremo opuesto de la Gran Barrera. Las reparaciones y adaptaciones de los trineos siguieron durante todo el invierno. Durante la

operación del desembarque, habían sometido a los trineos motorizados a muchas horas de trabajo en el duro hielo que separaba el barco del refugio y las piezas de madera de las orugas, trescientas en total, habían quedado deshechas. Esto no habría sucedido en una superficie de nieve polvo, pero Day no había contado con esta eventualidad y sólo llevaba treinta piezas de recambio. Sin embargo, agudizó el ingenio y construyó un torno improvisado, adaptando el eje del cigüeñal de un motor de gasolina y tras muchas horas de trabajo, logró fabricar piezas de recambio. En 1979, mientras desembarcábamos el material para una travesía de la Antártida, todos los montantes de acero de nuestros trineos se rompieron. Inspirado por el recuerdo de Bernard Day, dediqué los siguientes cinco meses de invierno a reparar los desperfectos en una cueva de hielo y los trineos aguantaron las 1.800 millas de la travesía.

Scott comentó que durante el invierno, Evans y Crean habían trabajado en los trineos, Gran en los esquís y unos cuantos expedicionarios en adaptar las botas finnesko. «Pero dedicamos muchas horas a pensar en adaptaciones o cambios que facilitaran nuestra marcha.» Mientras, los hombres de Amundsen también se dedicaban a realizar adaptaciones y a pesar de la superioridad de su experiencia polar y de los grandes especialistas en esquís que había en Christiania (hoy Oslo), se estaban topando con tantas dificultades como los expedicionarios del cabo Evans. Durante el invierno, tanto Teddy como Taff Evans adaptaron diversos tipos de bota para los esquís y los crampones e, irónicamente, tuvieron más éxito que los noruegos, quizá por los diferentes requisitos que planteaba la perspectiva de tirar ellos de los trineos. Gran escribió sus impresiones tras probar el equipo nuevo: «Las fijaciones de los esquís han resultado ser todo un éxito. Sujetan el pie con firmeza en los mukluks, sin apretarlo demasiado y facilitan mucho el giro». El equipo de Scott utilizaba botas finnesko fabricadas en Laponia, pero los lapones suelen tener los pies pequeños y Scott tuvo que encargar botas a la medida, con heno de sen para acolchar la puntera. Al quitarse las botas por la noche, había que sacudir con firmeza el heno para quitarle el hielo del sudor congelado. Las largas botas de piel utilizadas por Amundsen, que llegaban hasta la rodilla o el muslo, no habrían servido para los expedicionarios de Scott, ya que se sudaba mucho más al tirar del trineo

uno mismo que al conducir uno tirado por perros, como hacían los noruegos.

Durante la expedición de 1902, Scott había comprobado que los únicos sacos de dormir que estaban a la altura de las condiciones eran los de la piel invernal de los renos. En Noruega se había dedicado a comprar todos los sacos que había encontrado con estas características. Los sacos fabricados con la piel veraniega pelechaban al mojarse. Los sacos de tres plazas eran un poco incómodos, pero en condiciones extremas permitían conservar el calor mucho mejor que los individuales.

Habían encargado a la empresa de John Edgington las tiendas de campaña, de tela verde de Willesden, de forma piramidal, 2,75 metros de largo, sostenidas por seis palos. En la década de los ochenta seguíamos utilizando una versión modificada del mismo modelo, que seguía siendo la mejor tienda para aquellas condiciones y la seguía fabricando la misma empresa: Black & Edgington, de Greenock. «Nosotros utilizábamos una tienda especial —escribió Wilson de la suya—, adaptada por Sverdrup en su última expedición y fue todo un hallazgo, ya que era mucho más cómodo para acampar.»

La mayoría de los expedicionarios del cabo Evans hacían ejercicio cuando las condiciones lo permitían. Algunos salían a esquiar o a pasear por los alrededores del refugio, otros jugaban al fútbol o al hockey sobre hielo. «Scott jugaba detrás de mí —comentó Taylor en una ocasión—, y él seguía con una sonrisa enorme ¡aunque yo ya estaba agotado! La ventisca casi se llevaba volando la pelota.» Oates fue un participante destacado en las actividades deportivas, a pesar de una vieja herida en una pierna, que databa de la guerra de los Bóers. Seguían jugando aunque la temperatura descendiera a los veinte grados bajo cero y soplara un viento de veinticinco nudos. Gran había jugado con la selección noruega, mientras que el ruso Omelchenko no había visto un balón de fútbol en su vida. Tengo buenos recuerdos de jugar al cricket en el polo Sur, en 1981, enfundado en el traje polar para resistir los cuarenta y dos grados bajo cero.

Los científicos tenían trabajo de sobra para mantenerles ocupados, de día y de noche. Simpson se dedicaba a controlar sus complejos experimentos y soltaba globos sonda con instrumentos científicos, para

registrar datos en la atmósfera. Atkinson buscaba parásitos y bacterias en los peces que pescaba con sus trampas. Wright estudiaba el hielo y la nieve, Nelson tomaba sondeos de las profundidades y Taylor se dedicaba a estudiar muestras de rocas recogidas en los valles áridos, registrando siempre sus lugares de origen en una carta de la zona. Gran y Debenham tuvieron que refugiarse de los elementos durante seis días, cuando realizaron una visita relámpago a Hut Point, para recoger una colección de fósiles que había dejado ahí Debenham. Encontraron junto al refugio a un perro que se le había escapado a Meares un mes antes. Encontraron al perro esquimal, Mukaka, con el hocico embadurnado de restos de foca. Reclutaron al animal para que les ayudara a tirar de los 135 kilos que pesaba el trineo, de regreso al cabo Evans, y cuando llegaron hubo que presentarlo de nuevo a los demás perros con diplomacia; cualquier ausencia puede convertir a un perro en un extraño para los demás miembros de la manada, que no dudarán en atacarlo.

Con la excepción de la cuadrilla de las quejas, reinaba un muy buen ambiente en el refugio y según Cherry-Garrard, nunca faltaban temas de conversación. En la sección principal, Scott se sentaba en la cabecera de la mesa pero los demás se distribuían como les placiera. «Si tenías ganas de charlar —escribió Cherry-Garrard—, Debenham siempre estaba dispuesto a escuchar; si preferías escuchar, lo mejor era sentarse junto a Taylor o Nelson, pero si lo que querías era permanecer en silencio, lo mejor era acercarse a Atkinson o a Oates.»

Tras observar a Scott durante aquellos meses, Cherry-Garrard escribió lo siguiente:

Scott siempre me impresionaba por la cantidad de trabajo que lograba llevar a cabo sin esfuerzo aparente. Sin duda, él era el motor de la expedición: en el refugio se dedicaba a organizar los planes con discreción, contrastando una cantidad enorme de datos, se interesaba mucho en los experimentos científicos de la misión, tanto, que era capaz de escribir un trabajo detallado sobre cualquier problema que surgiera. Le encantaba su pipa y un buen libro.

Siempre estaba dispuesto a aceptar un consejo, si lo consideraba práctico y no le importaba contemplar las teorías más inverosímiles si ofrecían la esperanza de conducir a un fin deseado. Tenía una mente ágil y moderna, que aplicaba a fondo ante cualquier pregunta, cuestión o teoría. Su personalidad era esencialmente atractiva y tenía muy claras sus preferencias; tenía el don de convertir a los expedicionarios en sus amigos, mediante unas oportunas palabras de aliento o un cumplido. Jamás he conocido a nadie, hombre o mujer, con tal poder de atracción cuando así lo deseaba.

Se esmeraba más con el trineo que ningún otro hombre que haya conocido. Los expedicionarios no apreciaban a Scott en todas sus dimensiones hasta que salían con él en un viaje con los trineos.

Tenía un carácter complejo, repleto de luces y de sombras. La suya era sin duda la personalidad más destacada de un grupo en el que no faltaban personajes interesantes. No me cabe duda de que habría destacado en cualquier reunión, pero pocos de los que le conocieron sabían lo retraído y reservado que era. En parte a eso se debieron los casos de incomprensión que generaba.

Cherry-Garrard sabía que lo más probable era que sus lectores supusieran que exageraba: «Si afirmo que vivimos así durante casi tres años, desde el día que zarpamos de Inglaterra hasta el día que regresamos a Nueva Zelanda, casi sin roce alguno, algunos supondrán que lo digo por cumplimiento, faltando a la verdad más estricta. Debo decir que de cumplimiento, nada, que sólo es la verdad».

Hubo un expedicionario cuyos diarios reflejaron otra visión de la convivencia en el refugio. Scott jamás quiso formar relaciones demasiado próximas y familiares con los demás. Si se formaba una gran familia en el refugio, él prefería desempeñar el papel del patriarca: amable pero un poco distante. Frank Debenham reflejó esta actitud en sus escritos: «Con la excepción del armador, todos formamos una gran familia feliz. El capitán Oates es un buen amigo... Pero Griff [Taylor] no se está adaptando muy bien... Demuestra ser un poco egoísta en los detalles y sus pocas costumbres impropias de un caballero desentonan entre la colección de caballeros

presentes... Tendré que compartir con él una cabina y no me hará mucha gracia. Trigger Gran, el noruego, también me ha decepcionado. Es muy generoso y bondadoso, pero es un inmaduro... Su pereza, su tendencia al desorden, su moralidad y su apetito contrastan con los demás expedicionarios y en consecuencia él lo pasa mal».

La opinión de Scott respecto a Gran variaba de un mes a otro. Comentó que el noruego parecía rehuir el trabajo durante el desembarque y que se mostraba impaciente al conducir un trineo con ponis; incluso llegó a lamentar haberle llevado durante los días de espera en Hut Point. En una ocasión, el joven noruego sacó tanto de quicio a Scott que éste le echó una sonora bronca frente a los marineros. «Me preocupa el muchacho —escribió Scott en aquella ocasión—. En realidad no es más que un niño y en circunstancias normales sería de lo más agradable: bondadoso, tranquilo, servicial... Sospecho que el frío y las condiciones excepcionalmente adversas en las que tenemos que trabajar durante la temporada de invierno no sólo le han afectado físicamente, sino anímicamente... Estoy enojado, pero me alegro mucho de que no sea uno de los nuestros el que se comporta de ese modo.»

Gran preguntó a Wilson por los motivos del enfado de Scott. ¿Era por su nacionalidad noruega? Wilson le respondió que no, que Scott tenía aversión por la holgazanería y que si Gran se mantenía ocupado, o por lo menos daba la impresión de mantenerse ocupado, ya no tendría más problemas. El consejo de Wilson resultó ser certero y de regreso al cabo Evans, Scott se reconcilió con el joven instructor de esquí. Scott echó la mayor bronca a Gran durante los primeros días en Hut Point y si no hubiera existido un buen motivo, es probable que el noruego le habría guardado rencor al capitán. Sin embargo, Gran continuó mostrando una lealtad absoluta hacia Scott. «Scott era un hombre —escribió tras la expedición—. Siempre estaba dispuesto a escucharte. Amundsen no escuchaba a nadie, sólo estaba interesado en sí mismo. Como persona, Amundsen no valía mucho, pero Scott tenía mucho valor como ser humano. Podría decirse que Amundsen aparentaba ser un caballero pero que no tenía la mentalidad de un caballero. Scott sí la tenía.»

El 22 de junio, el cabo Evans se iluminó con las celebraciones del solsticio de invierno. Tras una opípara cena, todos tuvieron que pronunciar unas palabras y Gran explicó con su acento particular lo difícil que era para él, como noruego, estar en un equipo británico y competir contra sus compatriotas. Sin embargo, reiteró su compromiso absoluto hacia el equipo que había elegido y deseó de todo corazón a los expedicionarios del capitán Scott que cosecharan un gran éxito en su misión. Bowers creó un árbol de Navidad con un bastón de esquí y ramas hechas de plumas de pingüino. Hubo regalos para todos los miembros del equipo y Scott leyó en voz alta algunos artículos del South Polar Times, editado por Cherry-Garrard e ilustrado por Wilson. Todos los artículos eran anónimos, pero corrieron las apuestas sobre la identidad de los autores. En pago por las apuestas utilizaron cigarrillos y pagarés para cenas en los mejores restaurantes de Londres. Tras la fiesta, los hombres se fueron durmiendo. A Wilson le tocaba la guardia nocturna y salió del refugio, donde las mágicas oleadas de la aurora australis se unieron con las notas apenas perceptibles del gramófono, para ofrecerle un espectáculo memorable de luces y sonidos bajo el volcán.

Por lo general, durante los largos meses de invierno el silencio reinaba en el refugio a partir de las diez de la noche, con la excepción de algunos ronquidos. Bowers era el más notorio de los roncadores y al parecer, sus resuellos llegaban a provocar un coro de aullidos de los perros. Los mecanismos de los instrumentos científicos no se detenían durante la noche y de vez en cuando avisaban de algún hito con el tintineo de una campana. A veces un pony daba una coz en los establos o alguien gemía o hablaba en sueños, pero en las noches de buen tiempo esos sonidos eran los únicos que interrumpían el silencio. Sin embargo cuando llegaban los temporales, el fuerte rugido del viento no permitía oír ningún otro sonido. Hubo una ventisca en particular que duró seis días y sopló con tanta fuerza que lanzaba piedras de la playa contra el refugio de madera. A veces el refugio entero se estremecía y la chimenea vibraba, con un estruendo como el de las puertas del infierno.

Aquel invierno, Roald Amundsen no compartió la opinión de Scott (y mía) de que no era aconsejable anunciar hasta el último instante qué

integrantes del equipo se dirigirían al polo. La prudencia permite elegir a los hombres que se encuentren más en forma cuando llegue el momento, pero Amundsen no dejaba de anunciar nuevos planes y de cambiarlos una y otra vez. «La presencia de los ingleses no le dejaba descansar —escribió uno de sus expedicionarios, Sverre Hassel—. Si no éramos los primeros en alcanzar el polo, más valdría habernos quedado en casa.» A diferencia de la extensa misión científica de los expedicionarios del Terra Nova, lo noruegos sólo tenían que preocuparse del polo y el comentario de Hassel era certero. El 4 de julio, Amundsen informó a sus hombres que quería salir a mediados de septiembre, en vez del primero de noviembre (fecha elegida por Scott). Pero a finales de julio, declaró que quería realizar una salida de prueba en agosto, el mismo día que reapareciera el sol. Johansen, el número dos de la expedición, le advirtió que sería demasiado pronto pero Amundsen hizo caso omiso. Incluso el mes de septiembre resultó ser demasiado inhóspito para avanzar en condiciones: los perros sufrieron heridas en las patas y a los noruegos se les congelaban los talones.

El 25 de junio, tres días después del solsticio de invierno, Scott llevó a Wilson a un lado para charlar con él en privado. Ambos llevaban meses contemplando la posibilidad de realizar un viaje invernal al cabo Crozier. Si querían recoger el espécimen más codiciado por los zoólogos, un embrión vivo de pingüino emperador, no les quedaba más remedio que realizar un largo viaje en trineo en una época del año en que parecía casi un suicidio. Sin embargo, el cabo Crozier presentaba una cita ineludible y Wilson había convencido a Scott de que le dejara organizar un viaje; Bowers y Cherry-Garrard se habían presentado voluntarios para acompañarle. «Insistió mucho —explicó Wilson de las advertencias de Scott aquel día—, en que debía regresar del cabo Crozier con mis dos acompañantes sanos y salvos, para el viaje al sur.» Es posible que esto indicara la intención de Scott de llevar a los tres consigo en el intento de alcanzar el polo.

En cualquier caso, Scott tenía motivos para temer que perdería a tres de sus mejores hombres cuando Wilson, Bowers y Cherry-Garrard se alejaron del refugio en la época más oscura y fría del año, en un viaje de cinco semanas al cabo Crozier. Sin embargo, sabía que para Wilson, la misión de los pingüinos emperador era uno de los principales motivos que le habían

impulsado a unirse al equipo del Terra Nova. Asimismo, según el plan original la base de la expedición habría estado mucho más cerca del cabo Crozier y de la colonia de pingüinos. En opinión de Wilson si la misión tenía éxito, se convertiría en uno de los avances científicos más importantes del siglo XX y demostraría el vínculo entre las aves y los dinosaurios.

Cuando Scott comprobó que Wilson estaba resuelto, decidió aprovechar la ocasión para probar el equipo adaptado y el sistema de raciones, especialmente las ventajas respectivas de la grasa, la proteína y los hidratos de carbono en condiciones extremas. Scott tomó nota de los cambios realizados en el equipo. «Otro cambio consiste en la decisión de llevar sacos de dormir de plumón, en vez de las pieles de reno. La primera parte del viaje será sin duda muy cómoda, pero habrá que ver si la acumulación de hielo en los sacos genera muchos problemas a medida que pasen los días. Day se ha dedicado a construir una estufa alimentada con grasa de foca, gracias a la experiencia adquirida en Hut Point.»

El 27 de junio, los tres hombres se adentraron en la negra noche de la Antártida, dispuestos a realizar un viaje de 140 millas con dos trineos de casi tres metros de largo, aparejados uno detrás de otro, con una carga total de 340 kilos. Habían decidido que los perros no se adaptarían a las condiciones invernales y el buen tino de su decisión quedaría demostrado poco tiempo después por la experiencia de Amundsen. Sin embargo, en el último instante comprobaron que la carga era enorme y decidieron dejar el peso adicional y algunos esquís para aligerar los trineos. Scott se despidió de los hombres desde el refugio. «Este viaje invernal —escribió— es una experiencia audaz e innovadora, pero los hombres que han salido son los mejores para intentarlo. ¡Les deseo muy buena suerte!»

Durante el segundo «día» de avance, mientras tiraban de los trineos para subirlos a la Gran Barrera helada desde el hielo marino, Cherry-Garrard se quitó los guantes durante unos instantes para tirar mejor de la cuerda. En cuestión de sesenta segundos, todos sus dedos se habían congelado y no tardaron en salirle ampollas de varios centímetros, llenas de líquido helado. Se trata de una dolencia atroz, que conozco bien. Así empezó un viaje que Wilson describiría como «la más insólita expedición ornitológica que se haya celebrado nunca». Unos años más tarde, Cherry-Garrard se basaría en

la experiencia para escribir El peor viaje del mundo, elegido en varias ocasiones durante el siglo XX como el mejor libro de viajes de la historia. Me limitaré a ofrecer un bosquejo de las experiencias de aquellos tres hombres, durante los treinta y seis días que duró su viaje.

Durante las noches los dedos lastimados de Cherry-Garrard supuraban pus, que se congelaba el día siguiente. El dolor era constante, pero se agudizaba cada vez que usaba las manos para cualquier tarea, ya fuera atar un cordón o abrochar los jaeces del trineo. Cada noche, los tres padecían calambres atroces en las piernas. Sus sacos de dormir absorbían humedad cada vez que acampaban: el de Cherry-Garrard pesaba ocho kilos cuando empezaron el viaje y al final, pesaba veinte. La ropa les protegía cada vez menos, a medida que las fibras se impregnaban de hielo. El forro interior de la tienda de campaña les proporcionaba calor, pero retenía la humedad y pasó de pesar quince kilos a pesar veintisiete. Ganaban más peso con el hielo que acumulaban, que el que perdían con los víveres y el combustible que consumían.

La temperatura en la Gran Barrera helada, a los pies del monte Erebus, descendió hasta los cuarenta y cuatro grados bajo cero la segunda noche, cuarenta y nueve la noche siguiente y tras una semana, a cincuenta y un grados bajo cero.

Wilson expresó su aprobación respecto a sus compañeros de viaje: «Son los mejores de la nueva tanda de conductores de trineo», comentó. Wilson disfrutaba del espectáculo que ofrecía la aurora, las falsas lunas y los haces luminosos de las cruces lunares, causadas por la inversión térmica. Los dientes de Cherry-Garrard se fracturaron por el frío y sus gafas estaban perpetuamente empañadas, dejándole casi ciego. «La exploración antártica —escribió— no suele ser tan dura como te la imaginas, no suele ser tan difícil como parece, pero ese viaje fue casi indescriptible. No encuentro palabras para relatar aquel horror.» Sin embargo, aún faltaba lo peor. El 6 de julio el termómetro descendió hasta los sesenta grados bajo cero y cayó una niebla helada tan densa que no se veían las puntas de los esquís. Por la mañana tardaron unas cuatro o cinco horas para vestirse, preparar el desayuno, guardar sus pertenencias y cargar los trineos. En el instante en que apagaban la estufa de grasa de foca, la ropa se congelaba como una

armadura y ya no había modo de cambiarle la forma. Una mañana tras salir de la tienda, Cherry-Garrard se detuvo para observar algo a su derecha durante unos quince segundos y cuando quiso mirar de nuevo al frente, se encontró que el cuello y la capucha de su abrigo estaban sólidos. Tuvo que avanzar mirando a un lado durante media hora, hasta que el calor de la marcha le permitió descongelar el cuello y mirar al frente. Tras aquel incidente, todos se aseguraron de mantener una postura adecuada para la marcha cada vez que salían de la tienda de campaña.

Al introducir los fósforos en el ambiente calado de la tienda, se humedecían enseguida y era imposible encenderlos. El frío atroz, combinado con las ventiscas que agitaban la nieve recién caída, llenaba el camino de cristales de hielo tan ásperos como el papel de lija. Era casi imposible tirar del trineo y tuvieron que organizar un sistema de relevos, por lo que sólo avanzaban una milla de camino por cada tres que recorrían. En una ocasión, sólo lograron avanzar una milla y media tras ocho horas de trabajo agotador.

«Yo había llegado a tal grado de sufrimiento —escribió Cherry-Garrard —, que no me habría importado morir si con ello me libraba del dolor.» La oscuridad y las bajas temperaturas convertían el viaje en una experiencia inaguantable. Entonces la niebla se cerró aún más y tuvieron que dejar de avanzar con relevos, ya que no alcanzaban a ver las huellas que les conducían de un trineo a otro. De nuevo tuvieron que arrastrar los dos trineos a paso de caracol por la superficie adherente. Por fin, tras diecinueve días de pesadilla, llegaron al paso junto al montículo que buscaban y montaron la tienda en una hondonada en la nieve. Wilson sabía que necesitarían permanecer varios días si querían encontrar la colonia de pingüinos y realizar el trabajo deseado, de modo que construyeron un pequeño refugio de piedra, a la luz de la luna menguante.

Partieron del refugio con piolets, crampones y cuerdas especiales para el hielo, que utilizaron para sortear las escarpas heladas, los afloramientos rocosos, las grandes grietas y las caóticas masas de hielo que les impedían el paso. Oían los graznidos de los pingüinos emperador en la distancia, pero cada vez que se acercaban se topaban con un obstáculo que les impedía llegar y temiendo quedarse sin luna, regresaron al refugio. El día siguiente

lo intentaron de lleno por un camino mucho más peligroso, directo por los acantilados que llevaban hasta la playa de los pingüinos. Si pasaban ahí la noche sin refugio era probable que murieran congelados, así que se apresuraron a buscar huevos que aún estuvieran calientes. Bowers pisó una placa de hielo marino frágil y sus calcetines se empaparon y se congelaron como piedras, pero envolvieron los preciados huevos en su ropa interior y de paso cazaron tres pingüinos, para abastecerse de grasa para la estufa.

De nuevo llegaron al refugio al filo de la noche y justo antes de la llegada de un temporal de nieve. Aquella noche, la estufa escupió grasa caliente al ojo de Wilson y le causó un dolor espantoso. Durante las siguientes cuarenta y ocho horas, el viento arreció hasta fuerza diez y se llevó su tienda, junto con los guantes, los calcetines y más material que habían guardado en su interior. El refugio se empezó a llenar de nieve, que se colaba por las grietas más recónditas. Un tubo de la estufa se fundió en una soldadura y les obligó a tratar de arreglárselas y cocinar con la lámpara. A continuación, el viento se llevó el techo de lona del refugio y dejó a los tres hombres semienterrados en la nieve, en sus sacos de dormir congelados. Fue imposible comer nada, excepto durante una breve tregua del temporal.

Tras cuarenta y ocho horas de suplicio, lograron cocinar un poco de carne seca sin salir de los sacos de dormir. Para alivio de todos, Bowers localizó la tienda, que había descendido unos quinientos metros por la ladera. Sin embargo, no funcionaba la estufa, sólo les quedaba un bidón de aceite para la lámpara y la situación aún era extrema. Decidieron a regañadientes dejar de buscar huevos y emprender el camino de regreso al cabo Evans. En la oscuridad, se aventuraron demasiado hacia el este y entraron en una zona de grietas. En una ocasión, Bowers quedó suspendido en el vacío, hasta que los demás lograron arrebatarle del oscuro abismo, tirando de sus arreos con las manos llenas de ampollas. La pesadilla continuó durante otras dos semanas, en las que no cesó el dolor de sus dedos en carne viva, ya que las ampollas se habían reventado, pero el frío no permitía que creciera la piel nueva.

El 2 de agosto llegaron de regreso al cabo Evans y comprobaron que sólo tres de los huevos contenían embriones adecuados; no serían

suficientes para un estudio concluyente en Londres, así que el éxito de la misión quedaba en entredicho. Los tres hombres pasaron varias semanas cojeando, con los pies dañados por la congelación, pero el día siguiente de su regreso Scott no parecía estar muy preocupado sobre la salud de los expedicionarios: «Wilson ha adelgazado mucho, pero mantiene su fuerza y agudeza; Bowers está igual que siempre. Cherry-Garrard tiene aspecto de estar agotado. Es evidente que él ha sido el que peor lo ha pasado... Bowers es el que mejor ha resistido... Jamás había conocido a un hombrecillo tan robusto, activo e invencible».

Al comparar las raciones que habían consumido los tres hombres, Scott pudo diseñar un programa de alimentación especial con la ayuda de Wilson, para las condiciones extremas que esperaba encontrar en la meseta polar. Las llamó las raciones de la cima y después de estudiar la experiencia del cabo Crozier, decidió incluir mucha más grasa que en las raciones polares de expediciones anteriores. La dieta de Cherry-Garrard había sido la más efectiva, ya que a pesar de haberse debilitado mucho más que los demás, sólo había perdido medio kilo de peso, frente a los 1,15 kilos que había perdido Bowers y los 1,6 kilos de Wilson. La pérdida de peso relativamente menor y el hecho que ni siquiera los dedos congelados de Cherry-Garrard habían padecido daños irreversibles convencieron a Scott de que a pesar de su incomodidad en temperaturas tan extremas, la ropa y los sacos elegidos serían más que adecuados para el viaje al polo. Los tres hombres sugirieron varias modificaciones para distintos elementos del equipo, que se realizaron durante los dos meses siguientes. El viaje había sido muy valioso como prueba de material y de equipo, si bien no se había resuelto el enigma de los pingüinos emperadores. Finalmente, los huevos llegaron a manos de un especialista de la Universidad de Edimburgo, tras meses de indiferencia en manos de científicos del Museo de Historia Natural, en Londres, que no mostraron mucho interés en ellos. Sin embargo, no aportaron pruebas concluyentes sobre el paso evolutivo de las escamas a las plumas.

Unas semanas más tarde, Atkinson se perdió durante unas cinco horas hasta que le encontró una partida de rescate equipada con linternas. Tenía una mano muy congelada y sabía que Scott debía estar afligido por su ausencia, así que se llevó una grata sorpresa cuando no le tocó el rapapolvo

que esperaba. «Fue culpa mía —comentó Atkinson a Cherry-Garrard—, pero Scott no me regañó en absoluto.»

En agosto, empezaron a alargarse las horas de penumbra hasta que el día 25, por fin se asomó el contorno del sol y celebraron con champán, canciones y jolgorio. «Todos estábamos fuera celebrando la llegada del sol —escribió Debenham—, y vi al armador retozando con los perros como un niño.» Omelchenko, el mozo de cuadra ruso, estaba convencido de que las luces de la aurora eran malignas y sintió un alivio enorme ante su desaparición. Llevaba meses dejando sus preciados cigarrillos en la nieve, para aplacar a los espíritus del invierno. Gran celebró con una lata de pato, que había tomado prestada de las provisiones de Shackleton, en el cabo Royds. Puso la lata en un hornillo pero al cabo de media hora «sonó un estallido y salieron volando miles de piezas de lata».

Con la llegada del sol, se alteró la sangre tanto de Scott en el cabo Evans como de Amundsen en la bahía de las Ballenas. Scott se obligó a sí mismo a ser paciente, aunque una carta que escribió a un amigo neozelandés revelaba sus sentimientos: «Soy plenamente consciente de la complicación que supone la presencia de Amundsen, pero a sabiendas de que intentar competir podía poner en peligro nuestras posibilidades de alcanzar el polo, decidí hace tiempo seguir con nuestros planes, exactamente como estaban antes de conocer la presencia de Amundsen. Si logra alcanzar el polo, es probable que lo haga a gran velocidad gracias a los perros, pero imagino que el éxito justificará su viaje y nosotros quedaremos al margen. Sin embargo, si fracasa ¡más vale que se esconda! En cualquier caso, se está arriesgando mucho y quizá sea merecedor de su suerte si logra pasar ¡aunque aún no ha llegado! Mientras, te aseguro que nos esforzaremos en cumplir mis planes lo mejor que podamos».

14

Un glaciar peligroso

Teddy Evans era bajo de estatura pero su amor propio era de todo menos limitado y estaba decidido a alcanzar el polo. Era consciente de que la habilidad para tirar de un trineo contaría mucho cuando Scott seleccionara el equipo final y Evans creía que el dominio de los esquís le ayudaría. «Le consumía la idea de convertirse en el mejor esquiador de la expedición —explicó Gran—. Cada día insistía en competir contra mí. Por supuesto, le motivaba el deseo de participar en el viaje al polo. Evans afirmaba sin cortapisas que como segundo oficial de la expedición, de tener ocasión de acompañar al líder, tendría que estar mejor preparado física y técnicamente que los demás.» Evans se acercó a Scott en agosto de 1911 para sugerir que él, Gran y el suboficial Forde realizaran un viaje preliminar al Córner Camp, para comprobar que el depósito estaba en buen estado y para despejar la nieve acumulada. Scott debía considerar que el viaje era innecesario, pero al parecer no se le ocurrió ningún motivo para rechazar el plan de su subalterno. «Si tenéis ganas de sufrir —respondió—, ¡yo no os lo pienso impedir!» A fin de cuentas, la misión de Evans resultó ser provechosa, ya que el depósito estaba completamente cubierto por la nieve y no fue fácil encontrarlo. Durante el camino de regreso, Evans mostró su faceta competitiva y condujo el equipo al límite de sus capacidades, para

recorrer treinta y cuatro millas en un trayecto ininterrumpido de veinticuatro horas.

También Scott buscaba cualquier excusa para escapar de los confines del campamento. No soportaba la inactividad y se crecía ante cualquier desafío físico. Eligió a tres compañeros para una salida primaveral: el científico Simpson y dos expertos con el trineo, su viejo amigo Taff Evans y su valor en alza, Bowers. El objetivo declarado del viaje era el de comprobar la velocidad de avance del glaciar Ferrar, midiendo la posición de unas estacas clavadas en el hielo por Wright el otoño anterior. El grupo recorrió 175 millas en diez días, tirando de 80 kilos cada uno. La temperatura había descendido hasta los cuarenta grados bajo cero, a pesar de que no se encontraban en la Gran Barrera sino cerca del litoral. La cara de Simpson se llenó de ampollas causadas por el frío y durante el último día de viaje, recorrieron veintiuna millas tirando de sus trineos, a pesar de un fuerte y gélido viento de cara. Bowers comentó que el viaje era pan comido, demostrando así que estaba plenamente recuperado de la salida al cabo Crozier en busca de pingüinos. Scott anotó en su diario que el intendente de la expedición era una verdadera maravilla. «Jamás había conocido a nadie que dominara tanto el trineo como él», escribió. Si Bowers no era ya uno de los elegidos para el viaje al polo, es probable que aquella salida inclinara la decisión de Scott a su favor. Taff Evans demostró su fortaleza habitual y se convirtió en otro firme candidato al equipo definitivo. «Fue una excursión primaveral muy agradable y con un notable valor didáctico», comentó Scott, sobre el viaje al glaciar Ferrar.

El primero de septiembre, dos semanas antes de la excursión de Scott, Cecil Meares y Demetri Gerof viajaron a Hut Point con todos los perros. Una semana más tarde y a cuarenta millas de distancia, la impaciencia dominó a Roald Amundsen y contra las enérgicas advertencias de su segundo oficial Hjalmar Johansen, decidió no esperar a que mejoraran las condiciones y salir el 8 de septiembre de 1911 rumbo al polo, con siete acompañantes y todos los mejores perros. Al cabo de una semana, regresó a la base tras enfrentarse a temperaturas de cincuenta y seis grados bajo cero. Reinaba la confusión entre sus hombres, los perros habían sufrido graves

daños en las patas por culpa del hielo e incluso le acusaron de cobardía por sus actos. Cinco perros habían muerto congelados.

La mañana después del regreso del equipo noruego, Amundsen describió el ambiente tenso que había generado el incidente: «Durante el desayuno, Johansen se atrevió a pronunciar comentarios despectivos sobre mí y sobre mi liderazgo en nuestra expedición. No sólo opinaba que el viaje reciente había sido completamente injustificable, sino que también criticaba otras acciones que había realizado en el curso de mi liderazgo. El aspecto más flagrante e imperdonable de sus palabras fue que las pronunció delante de todos. Debo coger el toro por los cuernos y darle un castigo ejemplar de inmediato». Amundsen logró desactivar el conato de motín después de expulsar a los dos principales alborotadores de su equipo de expedicionarios para el polo. Scott jamás se enfrentó a un motín tan grave por tres motivos: por su cuidado al seleccionar a los viajeros, por la estructura de disciplina naval que reinaba en la expedición y que incluso los científicos comprendían, y en tercer lugar, porque jamás obligó a sus hombres o a los animales a emprender un viaje tan imprudente. Wilson había insistido en realizar su viaje invernal y Teddy Evans había pedido permiso para recorrer la Barrera helada, aproximadamente al mismo tiempo que el viaje fallido de Amundsen, pero el oficial inglés sólo se había alejado unas cincuenta millas y el riesgo de aquella salida fue muy limitado. Ni estos casos ni algunos accidentes que ocurrieron bajo el mando de Scott podían compararse con la obcecada necedad de Amundsen, que estuvo a punto de provocar un motín entre sus hombres en la primavera de 1911.

La reacción implacable de Amundsen impidió cualquier muestra posterior de insubordinación, pero no le sirvió para amansar su rencor hacia Johansen, a quien humilló públicamente cuando regresaron a Noruega. Es posible que aquellas humillaciones contribuyeran al suicidio posterior de Johansen.

Durante los días siguientes al viaje fallido, Amundsen decidió posponer cualquier nuevo intento hasta mediados de octubre. El mal tiempo retrasó un poco más su viaje y salió por fin el 19 de octubre, sólo doce días antes que los ingleses. El mes de espera en el refugio noruego se caracterizó por la tensión y los rencores.

Seis semanas antes de la fecha de salida de los británicos, el 13 de septiembre de 1911, Scott anunció sus planes de viaje tras muchas horas de análisis junto al más hábil administrador de su equipo, el siempre jovial Bowers. Puso en la mesa un mapa dibujado a mano y mostró a los expedicionarios reunidos las tres etapas del viaje al polo: la Gran Barrera, el glaciar y la meseta. «El viaje completo de ida y vuelta —explicó— será de unas 1.530 millas, una distancia que jamás se ha recorrido en trineo en un solo viaje. Las cifras de Shackleton nos ofrecen una guía inestimable, así que he desarrollado estos planes basándome en datos extraídos de su libro... Según este cálculo, el viaje completo durará 144 días. Debo insistir que nuestros planes hacen caso omiso de la presencia de Amundsen.»

Scott no tenía mucha confianza en los trineos motorizados, pero decidió que partieran con una carga completa una semana antes de la fecha de salida, por si resultaban útiles. Scott tampoco confiaba mucho en la utilidad de los ponis o los perros después de alcanzar el glaciar Beardmore y a partir de ahí, pensaba realizar el resto del viaje con tracción humana. Tres equipos de tres o cuatro hombres cada uno partirían juntos. Al cabo de quince días regresarían los primeros y después de otras dos semanas, regresaría el segundo equipo, dejando el tercero para tratar de llegar al polo.

El plan para cruzar la Gran Barrera helada era que diez ponis tiraran de una carga de 250 kilos cada uno y que a medida que se agotaran, sacrificarían los ponis y los utilizarían como provisiones. Sacrificarían los dos últimos ponis tras el trigésimo cuarto día de camino. Scott esperaba que los dos equipos de perros transportaran sus cargas hasta la base del glaciar y que los esquís resultarían útiles hasta ese punto. Diez años antes, Scott, Evans y Lashly habían sufrido privaciones para sobrevivir en la meseta durante treinta y cinco días. En esta ocasión, el capitán pensaba pasar un total de setenta y cinco días en la meseta. «No sé si es posible sobrevivir ahí durante tanto tiempo —comentó—, casi lo dudo.»

Scott ofreció muchos más detalles menores y alabó indirectamente a Oates, cuando comentó que los ponis estaban en condiciones mucho mejores que los que habían llevado el verano anterior, a instalar los depósitos y que el pienso enriquecido los había fortalecido mucho. Las raciones para los expedicionarios habían sufrido cambios considerables tras

el viaje invernal de Bowers y Wilson al cabo Crozier. Las habían dividido en raciones normales y de altura, para sobrevivir a las condiciones extremas que esperaban encontrar en la meseta.

Si la expedición no lograba llegar al polo y los noruegos también fallaban, realizarían un segundo intento el año siguiente con muías. Oates había sugerido el plan alternativo tras el viaje de los depósitos del año anterior y Scott había encargado los animales enseguida, de la India. Los hombres no llevarían látigos para los ponis, sólo utilizarían las riendas si resultaba necesario y los animales llevarían protectores en los cascos. Los sacrificarían de un disparo antes de que sufrieran más que si hubieran permanecido en Manchuria, como bestias de carga y ningún pony pasaría más de treinta y cuatro días en el hielo. Durante el viaje de los depósitos, Scott había comprobado que los ponis sufrirían si partían en una fecha que les permitiera competir con los noruegos, de modo que este verano sólo viajarían en fechas y condiciones comparables a las de la Manchuria natal de los animales.

Scott había hecho el intento de viajar con perros, cuando nadie había recorrido más de diez millas por el hielo marino de la Antártida. Durante el primer viaje con Wilson y Shackleton, en 1903, habían recorrido casi 900 millas mientras los perros iban cayendo por el camino. Su siguiente viaje con Evans y Lashly, con tracción humana, también había sido un éxito sin precedentes y había incluido treinta y cinco días en la meseta. Durante la expedición del Nimrod, Shackleton había estado a punto de llegar al polo con la combinación de tracción humana y ponis, sin un solo perro. En el relato de Shackleton sobre aquel viaje extraordinario, el explorador había dejado claro que las grietas espantosas del glaciar Beardmore, por el que también pasaría Scott, formaban un terreno impracticable para ponis y perros. Scott ya había estado a punto de perder un equipo de perros entero en una sola grieta y tenía intención de llevar animales a un glaciar repleto de grietas, de 120 millas de longitud y 2.750 metros de altitud. Para poner en contexto la decisión de no llevar perros al glaciar, merece la pena consultar la opinión del mejor escritor sobre temas polares, Cherry-Garrard, cuyas apreciaciones sobre los métodos de Scott a menudo eran críticas: «No creo que sea posible llevar perros de ida y de vuelta, o cruzar con ellos el

hielo escabroso de la llegada al altiplano... Sin embargo, lo más probable al viajar con perros bajo condiciones extremas como las que experimentamos en el viaje anterior sería verles caer al abismo de una grieta. Si alguien es capaz de evitar esa clase de desastres, allá ellos, pero si no es así, es mejor no utilizar perros y los que afirmen lo contrario no saben de lo que hablan... Si Scott pensaba ascender por el glaciar Beardmore, es probable que la decisión de no llevar perros fuera la más acertada».

Cuando Scott decidió que la tracción humana era el medio de transporte más efectivo para sus fines, no sintió ningún menoscabo al recurrir a él, ni al informar al mundo de la pericia de sus hombres con los trineos. Muchos expedicionarios actuales tratan de lograr hazañas puristas, sin la ayuda de medios modernos. Reinhold Messner se sintió más orgulloso de su gran ascensión al Everest, sin oxígeno y sin la ayuda de un sherpa, que de todos los logros anteriores cosechados con la ayuda de medios modernos.

El plan de ataque polar de Scott había evolucionado con sentido común y el capitán mostró un talante democrático al pedir la opinión de los hombres, la mayoría de los cuales eran científicos, con mentalidades analíticas y sin miedo a expresar su opinión. Además, todos habían pasado el invierno debatiendo sobre muchas de las mismas cuestiones que había considerado Scott. No eran de los que decían amén a todo ni eran miembros disciplinados de la Armada británica. Habría sido razonable esperar preguntas y críticas de los sectores habituales, los pesimistas y los perfeccionistas, pero cuando Scott les ofreció la oportunidad de expresar sus opiniones, nadie tuvo nada que objetar. El plan desarrollado por el capitán y por Bowers era exhaustivo, prudente y se basaba en el antecedente más confiable con el que contaban: el viaje del Nimrod.

Lo que más interesaba a los hombres de los planes de Scott era la lista de participantes. El primero de noviembre partirían del cabo Evans diez conductores de ponis, incluido Scott, junto con los equipos de perros conducidos por Meares y Gerof. Una semana antes saldría el equipo motorizado, formado por Bernard Day y Bill Lashly, bajo el mando de Teddy Evans. Aparte de Day, Meares y Gerof, cualquiera de los demás podía formar parte del equipo final hacia el polo, dependiendo de sus condiciones en aquel momento. Los conductores de ponis serían Scott,

Wilson, Bowers, Oates, Atkinson, Wright, Cherry-Garrard, Taff Evans, Crean y Keohane. Scott había dedicado mucho tiempo a la selección de los hombres clave. Durante el invierno, había anotado los puntos fuertes y las flaquezas de cada individuo, para complementar las primeras impresiones obtenidas durante el período en el Terra Nova. Por lo general, el criterio de Scott resultó ser atinado, pero los acontecimientos posteriores demostrarían que no era infalible.

Ahora sólo quedaba esperar hasta noviembre, para que las temperaturas les permitieran salir a la barrera sin lastimar a los ponis. Scott sabía que los perros de Amundsen resistirían condiciones más duras y que era probable que el noruego saliera mucho antes que ellos. La impaciencia y la tendencia depresiva de Scott, sus dos grandes defectos, lo asaltaron ante aquella espera, en parte por culpa de una serie de contratiempos menores. Tres de sus hombres quedaron incapacitados para el viaje: Forde sufrió un caso de congelación, Clissold padeció varias heridas al caer de un iceberg, donde estaba posando para una fotografía de Ponting y Debenham sufrió una lesión en la rodilla mientras jugaba al fútbol. Uno de los perros falleció a causa de una enfermedad misteriosa, que podía contagiarse a los demás perros en cualquier momento. Y el 24 de octubre de 1911, se partió la caja protectora de un eje mientras los trineos motorizados se disponían a salir. «Todo esto pone a prueba mi paciencia —escribió Scott—, pero estoy más allá del abatimiento.»

Tampoco contribuía a mejorar el estado de ánimo de Scott saber que fuera o no un éxito el viaje al polo, la expedición estaba profundamente endeudada. El capitán había logrado reunir los fondos justos para llegar a la Antártida, pero sabía que las deudas y los intereses se acumulaban en Londres y ya había invertido todos sus ahorros personales en la aventura. Cuando llegara el Terra Nova él no habría regresado aún de su viaje, pero el barco llevaría el correo de regreso a casa y Scott escribió una carta al director del banco, para asegurarle que estaba haciendo todo lo que podía. Antes, a mediados de octubre, había reunido a todos los expedicionarios para contarles la gravedad de la situación y pedirles si alguien se ofrecía a renunciar a sus honorarios de todo un año. La respuesta inmediata y

generosa de los hombres permitió a Scott firmar una instrucción formal de que se dejaran de pagar una serie de salarios, incluido el suyo.

Seis días antes de la salida del viaje al polo, Kathleen tuvo una pesadilla en Londres. «Hoy ha sido un día desagradable —escribió a su marido—. Me ha despertado una pesadilla sobre ti y Peter se me ha acercado para afirmar categóricamente que "papá no volverá", como si respondiera a mis pensamientos absurdos.»

Las únicas pesadillas que debía sufrir Scott eran las que le causaban los trineos motorizados. Sin embargo, Bernard Day logró arreglar el protector del eje, y el 24 de octubre, los dos equipos de Teddy Evans salieron a motor del cabo Evans, tirando de tres toneladas de provisiones. «Hooper viajaba en el vehículo de Lashly —escribió Teddy Evans—, y yo acompañé a Day... Se expresaron muchas dudas sobre la utilidad de los trineos vilipendiados, pero hicimos caso omiso de las burlas de nuestros amigos.» Scott había informado a Evans que se daría por satisfecho si los trineos llegaban hasta la isla Blanca, pero los cuatro hombres estaban dispuestos a hacerlo lo mejor posible. Las orugas empezaron a patinar, sin tracción en el duro hielo del mar y sólo lograron avanzar una milla por hora. «Antes de rendirse por completo —escribió Evans—, los trineos motorizados lograron transportar las provisiones del viaje al sur 51 millas, por hielo agreste, resbaladizo y lleno de grietas. Esto dio a los ponis la oportunidad de avanzar sin carga hasta Córner Camp y eso es lo que había pedido Oates.»

Herbert Ponting recorrió una parte del trayecto con los trineos motorizados, para fotografiar y filmar el grupo de Teddy Evans. «Es difícil exagerar los elogios que merecen Day y Lashly —escribió Ponting más adelante—, por el esfuerzo incansable que realizaron para reparar aquellos motores. En una ocasión se pasaron la noche en vela, trabajando a una temperatura de veinticinco grados Fahrenheit bajo cero (-32° C) y con fuerte viento. A pesar del frío y de la incomodidad, lograron desmontar uno de los motores y cambiaron un vástago con el único recambio del que disponían. Sabiendo lo que falló con los motores de Scott y por qué, ahora será posible construir vehículos capaces de funcionar bien en la Antártida. Por consiguiente, Scott merece los honores de ser el pionero del transporte motorizado en las regiones polares, ya que él lo utilizó con cierto éxito.»

Más adelante, Tryggve Gran comentó que los expedicionarios no consideraban el rendimiento de los trineos motorizados como un fracaso, sino más bien al contrario, como todo un éxito. Cherry-Garrard, que sobrevivió a la expedición y combatió en la primera guerra mundial, ofreció su opinión al respecto: «El diseño global era acertado; lo único que hacía falta era experiencia. Como experimento fueron un éxito en la Antártida, aunque Scott jamás llegó a conocer su potencial: fueron los antecesores directos de los tanques franceses en la guerra».

Setenta y ocho años más tarde, atravesé la Antártida con dos amigos por la línea aproximada del meridiano cero, para llegar hasta Hut Point. Utilizamos tres pequeñas motos de nieve con motores de dos tiempos refrigerados por aire, tirando de tres trineos con cuatrocientos cincuenta kilos cada uno. Aquellos vehículos eran descendientes directos de los prototipos de Scott y nos permitieron completar la primera travesía de la Antártida que no se acercaba al polo desde extremos opuestos del continente.

El 2 de noviembre de 1911, cuando los trineos se negaron a seguir avanzando, Teddy Evans y sus hombres pasaron 340 kilos de material a un trineo manual y siguieron avanzando hacia el sur, dejando un rastro para los ponis y los perros. Cada tres millas construían un mojón de nieve amontonada. Si lucía el sol, los hitos de nieve eran muy eficientes ya que actuaban como reflectores y eran visibles a una gran distancia, mucho más que un fino bastón negro. En condiciones de ventisca no se ven ni los hitos ni los bastones, si no es por casualidad.

Los grupos principales de la expedición salieron en la fecha prevista, el primero de noviembre. Diez ponis siguieron el rastro marcado por Teddy Evans hacia el sur, cada uno conducido por un hombre y tirando de un trineo. Al detenerse en Hut Point, alguien se percató de que faltaba la bandera británica que les había presentado la reina, así que Scott utilizó el teléfono que había instalado en el refugio durante el invierno, para llamar a Gran en el cabo Evans. El noruego recorrió el hielo marino con sus esquís para entregarle a Scott la bandera. Ambos eran conscientes de la carga irónica del momento. «Tú eres joven —dijo Scott, al estrechar la mano de Gran—, y tienes toda la vida por delante. Cuídate y que Dios te bendiga.»

El 4 de noviembre llegaron a la Gran Barrera y siguieron por el camino trazado por Evans, sin el menor contratiempo. Por fin llegaron a los trineos, abandonados y solitarios en la inmensidad de la Antártida, pero siguieron avanzando por una extensión blanca, sin sol y sin perspectiva. Los ponis avanzaban a distintas velocidades y se fueron alejando unos de otros. Con la visibilidad reducida, los hombres ni siquiera podían ver el rastro que debían seguir. En una ocasión, Bowers forzó la vista para identificar lo que le parecía una manada de vacas frente a él, pero enseguida se percató de que en realidad eran las bostas de otro pony. Los animales se resistieron a cualquier intento de ponerles los protectores hestersko para los cascos, ya que los encontraban molestos. Afortunadamente, al desplazarse por un camino abierto por los otros trineos, avanzaban con más facilidad que sus difuntos congéneres del año anterior.

Los hombres llevaban botas finnesko cálidas y de suelas lisas, que eran cómodas y efectivas siempre que no hiciera falta tirar con mucha fuerza de los trineos. Los intentos de llevar esquís y guiar a los caballos con un dogal fracasaron, ya que los animales se asustaban con el ruido de las tablas en la nieve y nadie quería que le atropellara un pony desbocado o el pesado trineo que llevaba a remolque.

No vieron señales de tierra durante días, ni siquiera la isla Blanca o el risco Minna, mientras seguían avanzando por una blancura envolvente en la Gran Barrera, donde el cielo y la nieve se fundían en una sola cortina inseparable. Viajaban de noche para el bien de los ponis. La temperatura fluctuaba alrededor de los dieciocho grados bajo cero, ya que había llegado el verano. «Cuando el día se despeja —comentó Bowers—, utilizamos un maravilloso reloj de sol desarrollado por el capitán Scott. Basta con ajustar la sombra a la hora y permite, entre otras cosas, trazar la ruta con facilidad.» Sin embargo, por lo general no disfrutaron de las condiciones meteorológicas estables habituales en aquella época y el 13 de noviembre, Bowers describió un panorama desolador: «El tiempo ha sido más nefasto de lo que pudiéramos temer; soplaba una fuerte brisa cargada de nieve procedente del este. La nevada está dejando una superficie casi impracticable para los trineos... Jamás había visto nieve como ésta tan al

sur, con copos grandes y mullidos; no favorece en nada la labor de los trineos».

El humor de Scott, así como el de sus compañeros, fluctuaba con las variaciones de la meteorología y del terreno. «Fue curioso comprobar que todos nuestros diarios se deprimieron cuando llegó el mal tiempo —comentó Cherry-Garrard—, y lo rápido que nos animamos todos cuando salía el sol. No cabe duda de que los ponis sentían algo parecido.» No llevaban combustible suficiente para fundir la nieve para los ponis, pero les habían enseñado a comérsela durante el invierno. «Cada vez que come nieve —escribió Scott—, Chinaman suele meterse un bocado demasiado grande en la boca y el efecto es bastante cómico: cuando la nieve le enfría por dentro se revuelve con las cuatro patas y pone una cara ofendida y alterada. Sin embargo, al cabo de unos instantes no duda en coger otro bocado.»

Los ponis avanzaban a distintas velocidades y Scott era el primero en salir del campamento cada mañana, con los más lentos. También para equilibrar la velocidad de avance, Scott había dado instrucciones a Meares y Gerof de que esperaran unos días en Hut Point, antes de reunirse con los ponis. Así lograrían ahorrar una buena cantidad de comida para perros y algunas raciones de los expedicionarios. Meares llegó mucho antes de lo que Scott esperaba, el 7 de noviembre de 1911, ya que había logrado viajar en condiciones de ventisca en las que los ponis no podían avanzar. La ventaja de los perros sobre los ponis en aquellas condiciones se debía a varios motivos, entre ellos que los perros esquimales tenían párpados nictálopos que los protegían de la ventisca más feroz y que eran capaces de seguir un rastro sin necesidad de verlo, especialmente con todos los olores que habían dejado los expedicionarios de Scott.

Por una parte, Scott estaba molesto por el hecho que la llegada prematura de Meares supondría un gasto excesivo de comida para perros, pero por el otro estaba tremendamente impresionado por el rendimiento de los perros. «Es alentador comprobar que los perros son capaces de tirar de sus cargas y de avanzar con vientos tan recios de cara —dijo Scott a Cherry-Garrard—. Esto demuestra que nos serán de mucha ayuda.» Scott también comentó que era evidente que en sus intentos anteriores, no había

sacado lo mejor de los perros y que posiblemente, Meares podría acompañarles más allá de la base del glaciar Beardmore. En cualquier caso, se lo planteaba como una opción por si se retrasaban mucho sobre el calendario previsto.

A pesar de que el tiempo seguía sin ser nada favorable, los ponis lograban avanzar unas doce millas por día, bastante más que durante el viaje de los depósitos. «Hoy me ha dicho Scott que está muy satisfecho por el rendimiento de los ponis —comentó Oates—, y ha tenido la amabilidad de decir que estaba en deuda conmigo por los esfuerzos que he realizado. Debo confesar que están progresando mejor de lo que esperaba.» El pony de Oates, Christopher, era todo un demonio y había que avanzar con él sin detenerse, de un campamento al siguiente. Oates era el único capaz de lidiar con él aunque, para lograrlo, debía avanzar durante todo el día sin detenerse siquiera a comer. «El soldado opina que Chinaman aún aguantará muchos días de camino —escribió Scott—, lo cual no deja de ser una muestra de confianza inesperada por su parte... Si rinden mejor de lo esperado, se deberá por completo a las labores de Oates.» Por su parte Oates, que estaba más debilitado que los demás por culpa del esfuerzo que ejercía para lidiar con Christopher, anotó lo siguiente: «Si estos viejos lisiados logran aguantar y nos ayudan a transportar el material hasta el glaciar, quizá lo logremos... Meares me ha dicho que le sorprendía comprobar lo bien que avanzaban los ponis, lo cual no deja de ser divertido ya que él fue responsable de comprar estos jamelgos».

Aquel mismo día, el 13 de noviembre de 1911, los hombres de Amundsen llegaban al extremo meridional de la Gran Barrera y unos cientos de millas al sudoeste hicieron un «descubrimiento fortuito» en el mismo eje de la ruta que habían elegido. Con una suerte envidiable, al dirigirse al sur desde la bahía de las Ballenas habían dado con el pie del glaciar Axel Heiberg, que ofrecía una rampa directa hacia la planicie polar. Fueron doblemente afortunados, porque el glaciar estaba sesenta millas más al sur que el Beardmore y eso les permitía recorrer 120 millas menos en las temidas condiciones de la meseta. Amundsen había salido doce días antes, con sesenta millas de ventaja y ahora se encontraba unas 300 millas más al sur que Scott.

Sin sospechar el golpe de suerte de los noruegos, el 15 de noviembre los hombres de Scott llegaron al Depósito de Una Tonelada, donde aprovecharon para descansar un día y aligerar la carga de los ponis, dejando fardos de hígado de foca para consumir en el viaje de regreso. Ahora los ponis fuertes tiraban de 265 kilos, los débiles de 180 kilos y cada equipo de perros tiraba de 365 kilos. Scott podía revisar ahora sus planes, basándose en el rendimiento que habían ofrecido los equipos durante las 130 millas recorridas desde Hut Point. Scott informó a Oates que faltaban nueve días para sacrificar el primer pony, mientras que el último debía morir a los pies del glaciar. No harían ningún intento de llevar a los ponis por el Beardmore.

Scott estaba cada vez más preocupado, porque los días de mal tiempo les habían llevado a retrasarse con respecto al principal indicador del que disponían sobre el éxito o el fracaso de la misión: el registro del viaje de Shackleton. Frank Wild, que estuvo presente tanto en la expedición del Discovery como en la del Nimrod, había entregado a Scott las anotaciones diarias sobre el progreso del viaje de Shackleton y éstas se habían convertido en la Biblia del capitán. Si lograba avanzar más rápido que Shackleton, o por lo menos mantener el mismo ritmo de avance, contaba con alguna posibilidad de éxito. A finales de noviembre, bajo una molesta niebla, llevaban seis días de retraso y Scott no estaba muy contento. Durante este último tramo clave de la Gran Barrera, todo dependía de los ponis y Scott no dejaba de cuestionar a Oates sobre su rendimiento. Sin embargo, éste reaccionó mal ante lo que interpretaba como una intromisión del capitán en sus asuntos. «Ahora Scott comprende lo lamentables que son nuestros ponis —escribió—, y su cara larga lo demuestra.» En una carta a Kathleen, Scott reconoció las deficiencias de los ponis: «Te escribo una nota desde la Gran Barrera para decir que te amo... Todo marcha bastante bien, aunque nos llevamos un buen susto la semana pasada respecto a la condición de los ponis. La selección de los animales no fue la mejor y esto ya lo sabía en Nueva Zelanda, aunque no quise decírtelo. Si ahora están avanzando a buen ritmo y transportando nuestro material durante este primer tramo del viaje, se debe enteramente a Oates, que ha resultado ser todo un hallazgo».

El 21 de noviembre, el grupo de los ponis alcanzó a Teddy Evans en los 82° 32' sur. Evans y sus tres acompañantes habían avanzado a pie, abriendo el camino, desde que abandonaron los trineos motorizados. Teddy tenía una personalidad tan competitiva como la de Scott y, tras forzar la marcha, habían llegado al punto de encuentro antes de tiempo y habían esperado durante seis días enteros, consumiendo raciones sin nada que hacer. Para no aburrirse, él y sus hombres construyeron una torre de nieve de 4,5 metros junto a su campamento.

A partir de entonces, la expedición avanzó hacia el Beardmore en cinco pequeños grupos que salían por separado del campamento: primero salían los tres hombres dirigidos por Teddy Evans, el navegador, que tiraban de sus propios trineos; después los tres grupos de ponis, de forma escalonada; y por último los perros. Incluso Scott reconocía que la cabalgata era un poco caótica. El 24 de noviembre, según el plan previsto, los primeros hombres emprendieron el camino de regreso: un pequeño trineo tirado por Bernard Day y Frank Hooper. Scott les dio instrucciones para entregar a Simpson, que se había quedado al mando de la base: «Los ponis están rindiendo bastante bien. Espero llegar al glaciar sin dificultades, pero por si acaso voy a llevar a los equipos de perros más lejos de lo previsto en el plan original. Es posible que los equipos tarden en regresar, o que no vuelvan en condiciones de seguir trabajando, o que no logren volver en absoluto... Si no están en condiciones de llevar provisiones al Depósito de Una Tonelada, habrá que organizar una salida de tracción humana para llevar más víveres». Este mensaje muestra que Scott estaba enteramente dispuesto a cambiar los planes originales si era necesario, para adaptarlos a los cambios constantes de la meteorología y a las condiciones de la superficie.

Tras la marcha de Day y Hooper y el sacrificio de Jehu, el más débil de los ponis, los demás siguieron avanzando con un viento de cara de diecisiete nudos. «Meares me acaba de informar —escribió Scott—, que ha logrado extraer cuatro lotes completos de comida para los perros de Jehu y que aún conservaba unas buenas reservas de grasa. Meares dice que le bastará con otro pony para llegar hasta el glaciar.» Charles Wright escribió que a partir de entonces, él y los demás conductores de ponis observaban a

Meares con recelo, temiendo que eligiera su animal como el siguiente a sacrificar.

Bowers y Wright comentaron que la cantidad de grasa que conservaba en el momento de su sacrificio Jehu, el más débil de los ponis, indicaba que habría sido capaz de seguir trabajando y avanzando rumbo al glaciar. Era evidente que estaban sacrificando los ponis para alimentar a los perros y para conservar el forraje para los animales restantes, pero no porque fueran incapaces de seguir avanzando. Sin embargo Bowers, que sentía tanto cariño por los ponis como para haber arriesgado su vida por ellos el verano anterior, expresó su satisfacción ante el hecho de que ahora les sacrificaran sin que sufrieran. «Los hemos cuidado durante un año —escribió—, han comido bien, han trabajado durante tres semanas y los hemos tratado con compasión, con una carga decente y unas buenas raciones de comida. Y por último, una muerte rápida e indolora. Si alguien se atreve a declarar que les hemos dispensado un trato cruel, ni lo comprendo ni estoy de acuerdo.» El 28 de noviembre sacrificaron a Chinaman. «Era un diablillo animoso —dijo Oates a modo de epitafio—, y debió de ser un buen animal hace unos quince años.»

El día siguiente se despejó la niebla. Tras 370 millas de monotonía y penumbra en la Gran Barrera, con el ritmo continuo de las pisadas como única distracción, les recompensó una vista espectacular: los tres picos del monte Markham, con sus 4.200 metros de altitud, se perfilaban contra un cielo azul y despejado. Frente a ellos y en diagonal, vieron una serie de acantilados negros que se perdían a lo lejos, al este y al oeste. «El panorama general es mucho más agradable —escribió Scott—, y todos están muy animados.»

Esa noche se comieron a Chinaman. Su antiguo conductor, Charles Wright, comentó que el pony había fallecido de viejo, precipitado por una bala. Declaró que estaba orgulloso de haberle protegido durante tanto tiempo de convertirse en comida para perros, pero que ahora estaba satisfecho de comérselo él. Prepararon estofado de pony y todos lo disfrutaron, aunque comentaron que la carne estaba un poco dura. El combustible estaba racionado y tuvieron que comerse la carne medio cruda y aunque ellos no lo sabían, eso les permitió aprovechar al máximo su

contenido de vitamina C. Los estofados que preparaban a diario podían contener cualquiera de los ingredientes que llevaban, desde el pan bizcochado a las pasas, la pasta de curry, la carne seca e incluso el chocolate en polvo.

Cuando acamparon al este del monte Markham, se encontraban cuatro millas más al sur que la marca establecida en 1902 por el capitán Scott. A partir de ahora, viajarían por una ruta hacia el sur que sólo había recorrido Shackleton. En 1902, Scott había tardado cincuenta y ocho días en llegar hasta este punto con la ayuda de algunos perros, mientras que Shackleton lo había logrado en veintitrés días con cuatro ponis, aunque también había disfrutado de condiciones meteorológicas mucho mejores. En esta ocasión, Scott había recorrido el trayecto en veintinueve días y tenía un retraso de seis días con respecto a su programa. Sin embargo, se encontraban en el paralelo 83 a 420 millas del polo. «Las cosas pintan bien, si el tiempo nos da una oportunidad de llegar al glaciar.»

El primero de diciembre Oates sacrificó al rebelde Christopher, su propio pony, que se movió en el momento de la ejecución, salió corriendo y provocó un último desbarajuste en el campamento antes de que Oates lograra atraparlo. Los conductores de los perros eran los encargados del despiece de los ponis, ya que avanzaban más rápido que los demás y disponían de tiempo libre para hacerlo. A estas alturas, todos habían comprobado que a pesar de ser inferiores a los huskis de Groenlandia que llevaba Amundsen, los perros avanzaban mejor que los ponis y la tracción humana, por lo menos en trayectos sin grietas. Bowers comentó que era probable que Amundsen y sus 120 perros les hubieran vencido.

El pony de Wilson, Nobby, había permitido que le pusieran protectores en los cascos y la mejora fue inmediata. «No cabe duda de que estas zapatillas son lo mejor para los ponis», escribió Scott. El siguiente pony en ser sacrificado fue Víctor, y su leal conductor, Bowers, expresó su desagrado al respecto: «Víctor ha avanzado a muy buen ritmo y se ha mantenido en cabeza todos los días. Como de costumbre, hoy ha sido el primero en llegar al campamento, con una carga de 205 kilos. Parece una lástima sacrificar un animal tan robusto». El plan de Scott de llegar al glaciar con uno de los ponis había funcionado bien. A pesar de las críticas

sobre la elección de los animales, habían rendido tan bien como se esperaba de ellos.

Los expedicionarios deberían haber conservado una mayor cantidad de la carne de los animales, enterrándola con cuidado en los depósitos para protegerla de los efectos del sol. Esta tarea correspondía a Meares y Gerof, que se ponían manos a la obra después de la salida de los demás expedicionarios. No hay forma de saber si Meares seguía con diligencia las órdenes de Scott respecto a la carne de los ponis. Tanto Charles Wright como Cherry-Garrard se quejaron en sus relatos posteriores de que tendrían que haber conservado más carne en la base del glaciar Beardmore, aunque ambos reconocieron que era fácil decirlo a posteriori. En el momento, ni siquiera el precavido experto en intendencia Bowers dijo nada al respecto.

Aun siguiendo los pasos de Teddy Evans, la expedición empezó a atravesar crestas ondulantes en el hielo, algunas de las cuales medían hasta siete metros y medio de altura. Al este veían claramente el caos de la desembocadura del glaciar Beardmore, que invadía la Gran Barrera con una serie de enormes olas heladas, plagadas de grietas.

Frente a ellos había una especie de cerro redondeado, con enormes rocas alisadas por la erosión. Aquel cerro al que llamaron el monte Hope, esperanza, señalaba el único camino posible para ascender al glaciar desde la barrera y Shackleton lo había bautizado con el nombre de Gateway, la puerta de entrada. Sólo faltaba medio día de marcha para enfrentarse a la región de grietas traicioneras que separaban la Barrera del glaciar, pero no podrían pasar a menos que las condiciones de visibilidad fueran idóneas. «Era importante contar con buen tiempo para los siguientes días, en los que nos acercaríamos a la tierra firme —explicó Cherry-Garrard—. Durante su viaje anterior al sur, Scott no pudo alcanzar una cordillera que se erigía a su derecha, por culpa de un abismo que se abría ante él. Se trataba de lo que los geólogos llaman una grieta de rotura, formada por la acción de una lengua de glaciar a medida que se aleja de la tierra de la que fluye.» Shackleton se había topado con el único camino posible para ascender por el glaciar Beardmore y con un arrojo impresionante, había logrado remontar las 120 millas y 2.750 metros de desnivel que le separaban de la meseta,

sorteando algunos de los campos de grietas y cataratas heladas más temibles de la Antártida.

Entonces, justo en el momento en el que menos les convenía, llegó el mal tiempo. En la Antártida las tormentas de nieve pueden aparecer en cualquier instante, pero tal como me dijo una meteoróloga estadounidense, la doctora Susan Solomon, «no con aquella intensidad ni en aquel lugar». El 3 de diciembre Scott y Bowers trataron de avanzar con esquís, con una visibilidad nula. Lograron avanzar diez millas antes de instalar su campamento bajo la ventisca. «El viento derribó el parapeto de protección para los ponis —escribió Scott—, se amontonó la nieve y los trineos no tardaron en quedar sepultados. Aquélla fue la ventisca más fuerte que he presenciado jamás en el verano antartico.» Sin embargo, la temperatura no dejaba de subir y los hombres y los ponis luchaban por avanzar por la nieve primavera. Bowers comprobó con asombro que el termómetro marcaba 0,6 °C.

«¿A qué puede deberse un clima tan nefasto en esta época del año? —se preguntó Scott con impotencia—. Hemos tenido pésima suerte.» «Aún creo que alcanzaremos el polo —comentó por su parte Oates—, pero es muy probable que los noruegos lleguen antes que nosotros.» La ventisca siguió durante cuatro días en los que el desánimo se apoderó de unos hombres y ponis empapados y congelados. «Ha empezado a soplar otra ventisca —escribió Teddy Evans—, que ha destrozado cualquier posibilidad de éxito para la expedición... Ha sido el golpe más demoledor... de momento.»

¿Y qué hay de Amundsen? Mientras Scott y sus hombres se refugiaban de una húmeda ventisca, los noruegos habían logrado ascender ya su propio glaciar. Primero lo bautizaron como el Folgefonni pero después le pusieron el nombre de Axel Heiberg, en honor de uno de sus patrocinadores. En cualquier caso, se trataba de un glaciar muy diferente del Beardmore descubierto por Shackleton. En las décadas siguientes se han enfrentado con éxito al Axel Heiberg una expedición neozelandesa de 1961-1962 —que ascendió el glaciar dirigida por el británico Wally Herbert, con trineos tirados por perros— y en los años ochenta un equipo anglo-noruego, dirigido por la especialista en ciencias Monika Kristensen. Ni los neozelandeses ni los anglo-noruegos se toparon con grietas en el hielo, a

diferencia de los equipos que han ascendido el Beardmore desde 1912, incluidos uno mío y otro de Reinhold Messner. Las cascadas de hielo del Axel Heiberg son más abruptas que las del Beardmore, pero es más fácil rodearlas, y Amundsen disfrutó de condiciones favorables meteorológicas y de visibilidad durante todo su ascenso, que le permitieron superar con éxito los obstáculos en vez de dirigirse a ciegas hacia el sur entre la niebla.

Scott tuvo que esperar cuatro días a que amainara la ventisca, a fin de poder sortear las grietas mortales de la lengua del glaciar. Sin embargo, cuando llegó el temporal Amundsen ya se encontraba en la meseta y disfrutó de un clima moderado, completamente diferente al que padecía Scott. En aquellas circunstancias la altitud era esencial, ya que el temporal era «de ladera», es decir que ascendía por la pendiente desde la planicie pero enseguida se quedaba sin fuelle. Los noruegos se encontraban completamente a salvo de la ventisca que castigaba a Scott.

El 8 de diciembre, cuarto día de la ventisca, Scott empezó a preocuparse en serio por el forraje de los ponis ya que sólo quedaba suficiente para un día más. Asimismo, los hombres habían empezado a consumir las raciones especiales reservadas para la etapa más difícil del viaje, aunque todavía les faltaban nueve millas de camino para llegar al glaciar. El viento parecía querer amainar un poco y Scott reunió a sus hombres. Tuvieron que quitar un metro y medio de nieve acumulada para recuperar sus trineos, y a continuación, Teddy Evans y sus expedicionarios trataron de tirar de un trineo con cuatro hombres sentados encima, para comprobar si sería posible avanzar por la nieve húmeda. Con grandes esfuerzos lograron desplazar el trineo, un metro tras otro, pero si se quitaban los esquís caían rendidos sin avanzar en absoluto.

Acto seguido, trataron de tirar de un trineo cargado con el pony de Wilson, Nobby, que se hundió en la nieve hasta el abdomen. Wilson dijo que en su opinión, los ponis ya no podían seguir; Teddy Evans no expresó su opinión al respecto, pero la plasmó en su diario: «Creo que lo más justo sería pegarles un tiro ahora. ¿Qué diferencia puede haber en las doce millas de camino que faltan? Si saliéramos ahora tirando de unos cien kilos por persona, cada quien con su trineo, les ahorraríamos a las pobres bestias el suplicio del hambre y el frío en esta ventisca, sólo por si nos pueden ayudar

un poco. Mis hombres y yo no hemos dejado de tirar de nuestros propios trineos durante las pasadas cuatrocientas millas, ¿por qué no se ponen los arreos los demás y tiran de sus trineos?».

Por otra parte, Oates insistió ante Scott que los ponis serían capaces de resistir otro tramo de marcha, para llegar hasta el Gateway a pesar de las pésimas condiciones de la superficie. El 9 de diciembre cargaron en los trineos todo el material empapado, Bowers y Cherry-Garrard se adelantaron para abrir camino y los demás trataron de seguirles como pudieron.

Durante este último tramo de marcha, todos los conductores de pony entregaron a sus animales la mitad de sus raciones de pan bizcochado. Cherry-Garrard describió la escena:

Ninguno de los presentes era partidario de provocar el sufrimiento de otro ser vivo, pero ¿teníamos alguna alternativa? No podíamos dejar a los ponis en aquella ciénaga. Seguimos avanzando paso a paso, una hora tras otra; no quisimos detenernos para comer, a sabiendas de que si lo hacíamos, sería imposible ponernos en marcha de nuevo. Tras superar una multitud de enormes ondas en el terreno, de pronto nos vimos rodeados de masas de hielo en montículos y tuvimos que ascender por una ladera empinada, con un abismo enorme a nuestra derecha... pasamos dos horas avanzando en zigzag... Scott se reunió con nosotros... Con cada paso, nuestros pies se hundían unos cuarenta centímetros... Snatcher se libraba de lo peor gracias a unas raquetas para la nieve y se encontraba al frente de la caravana de ponis. Snippets estuvo a punto de precipitarse en una grieta, cuando patinó y sus patas traseras quedaron suspendidas sobre el abismo. Sin embargo, lograron quitarle los arreos y tirar de él hasta sacarlo de ahí.

En algún momento, Scott decidió realizar un viaje de exploración paralelo al abismo y por fin descubrió un buen lugar para cruzar. Sin prisa pero sin pausa, los ponis tiraron de sus cargas hasta llegar a dos millas de Gateway, la puerta de entrada al glaciar. «Los caballos ya no podían avanzar —comentó entonces Cherry-Garrard—. Se hundían hasta el abdomen y se dejaban caer en la nieve.» Con gesto adusto, Oates se encargó de dar los

tiros de gracia a los cinco animales exhaustos. Los expedicionarios decidieron llamar a aquel lugar Shambles Camp, «el campamento del matadero». En lo alto del glaciar Axel Heiberg, Amundsen había sacrificado a veintidós de sus perros en el que llamaría «el campamento de la carnicería».

Scott había contado con llegar al glaciar seis días antes, con la ayuda de los últimos ponis. Sabía que al llegar a la base del glaciar, Shackleton había tratado de seguir con el último pony que le quedaba, llamado Socks. El animal había desaparecido sin dejar rastro, cuando lo engulló una grieta enorme y estuvo a punto de llevarse consigo a Frank Wild, su conductor. A duras penas lograron rescatar el trineo y las provisiones vitales que transportaba. «Nos tumbamos boca abajo junto a la grieta —escribió en aquella ocasión Shackleton—, pero ni oímos ni vimos nada, excepto un abismo negro sin fondo aparente.» Tres días más tarde, Shackleton había llegado al final de la nieve acumulada desde la barrera helada y los patines de los trineos habían empezado a deslizarse con facilidad, por el hielo azul del glaciar. En cambio, la ventisca que azotó a Scott había llevado mucha más nieve hacia el glaciar. En pleno verano y en un lugar en el que esperaban avanzar a buen ritmo, la maldición del temporal siguió actuando como un lastre para Scott.

¿Podría Scott haber previsto aquellas condiciones meteorológicas? El único registro existente de las condiciones en aquella zona era el del viaje de Shackleton, que había disfrutado de unas condiciones mucho más benignas, tanto en la meteorología como en la calidad de la superficie en la lengua del glaciar. Una meteoróloga estadounidense, la doctora Susan Solomon, me ofreció la siguiente impresión al respecto:

Una ventisca de carácter cálido y húmedo, de tan larga duración y con vientos que superaron los cincuenta nudos no es un acontecimiento habitual en la zona. En una estación meteorológica cercana no se ha registrado un solo caso en los ocho años que lleva de mediciones... Y otra estación lleva catorce años sin registrar un solo caso... El temporal más prolongado y con los vientos más fuertes que haya registrado una estación moderna en aquella zona ocurrió en diciembre de 1995. Duró unos dos

días, con vientos de sesenta y cinco kilómetros por hora. Sin embargo, Scott y sus hombres pasaron cuatro días enteros refugiados en sus tiendas de campaña, mientras el temporal dejaba caer grandes cantidades de nieve y soplaba un viento estimado de 130 km/h. Scott y los suyos tuvieron muy mala suerte, al sufrir un temporal de una duración y una magnitud excepcionales. Es probable que la causa del fenómeno fuera una bolsa de aire cálido y húmedo procedente del océano, que entró más lejos de lo habitual por la Gran Barrera.

La faceta más pesimista de Scott había hecho acto de presencia, pero no estaba todo perdido y ahora tocaba ponerse a tirar de los trineos. En realidad, aparte de un déficit de cuatro días en las raciones estivales y unos días de retraso con respecto al plan óptimo, el progreso de los expedicionarios era aceptable. Scott no dudó en asignar gran parte del mérito a Oates.

—¡Muy bien! —exclamó Wilson—. ¡Te felicito, Titus!

—Y yo debo darte las gracias, Titus —añadió Scott.

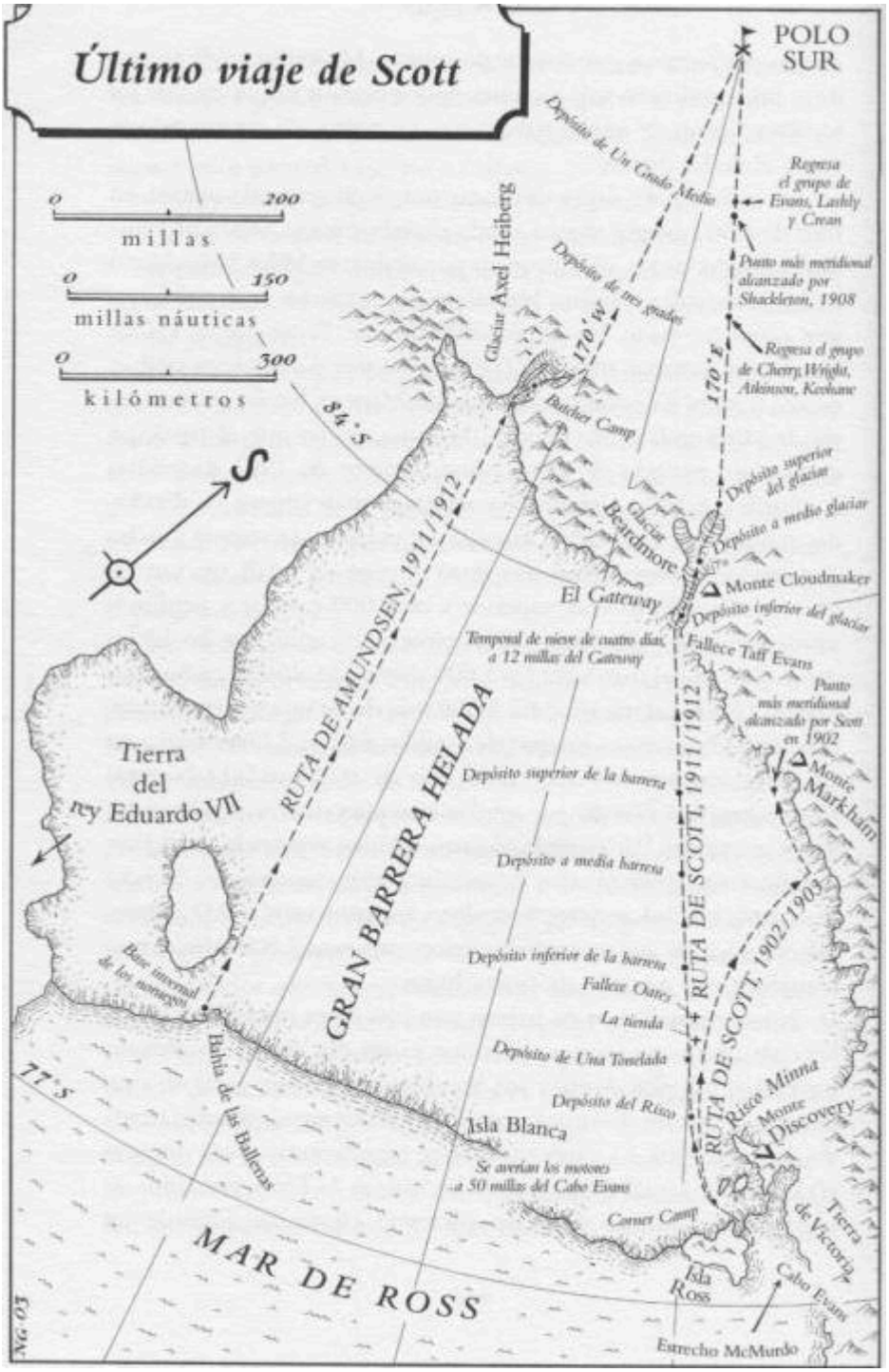
A partir de aquel instante, ya sin la preocupación respecto a los ponis, desapareció del diario de Oates el tono quejica y criticón contra el capitán.

El 11 de diciembre de 1911 instalaron un depósito de víveres en lo alto de la rampa del Gateway, la puerta de acceso al glaciar, y Scott envió a los perros de regreso a la base. Habían resultado ser más útiles de lo esperado, tirando de sus cargas durante unas 145 millas y dos semanas más de lo previsto en los planes originales. Gracias a esa ayuda aún era factible alcanzar el polo, a pesar del contratiempo que supuso el temporal. Llevaban siete días de retraso respecto al programa de Scott.

Sin embargo, las dos semanas adicionales que habían recorrido hacia el sur les obligaban a recorrer también dos semanas más de lo previsto para llegar a la base. Meares y Gerof no llegaron al refugio hasta el 5 de enero, en vez del 10 de diciembre como tenían previsto inicialmente. A fin de completar las raciones para los conductores de los trineos, todos los expedicionarios llevaban algún tiempo apartando una parte de su ración diaria de pan bizcochado. Meares se había ofrecido a renunciar a las paradas para comer al mediodía, durante el viaje de regreso. Fue un gesto

noble pero en términos de consumo de calorías, los conductores de perros salían mejor parados que los expedicionarios que tiraban de sus propios trineos. Además, si Meares hubiera retrasado unos días su salida de Hut Point, como le pidió Scott en su plan original, habría dispuesto de raciones adicionales para el viaje de regreso, tanto para ellos como para los perros. Asimismo, según el científico Charles Wright, Meares había dado de comer a sus perros de más durante los primeros días, con lo cual había afectado la cantidad de comida disponible para el retorno. Wright comentó con indignación que con las dos semanas que llevaba de ventaja, Meares se había asustado y había utilizado más raciones de los depósitos que las que les tocaban, a pesar de que el trabajo con los perros no era tan pesado como el de los demás.

Las raciones de altura diseñadas por Scott proporcionaban un total de 4.500 calorías diarias a cada expedicionario. Según un estudio realizado en los años noventa por el doctor Mike Stroud, uno de los principales expertos británicos en nutrición bajo condiciones extremas, tanto los expedicionarios de Scott como los de Shackleton gastaban más de 7.000 calorías por día mientras tiraban de sus trineos. El estudio científico de Mike se basaba en una serie de viajes polares de tracción humana, en las que él participó durante un período de nueve años. Cuando en 1993 atravesé la Antártida con Mike, tirando de nuestros propios trineos, las detalladas anotaciones que realizó durante un período de sesenta y ocho días (de los noventa y tres que duró el viaje en total), quemamos un promedio diario muy superior a las 7.000 calorías y perdimos veinte kilos de peso corporal. Durante el ascenso por los hielos desde el nivel del mar hasta los 3.000 metros de altitud, quemamos más de 11.000 calorías por día, 5.500 más de las que consumíamos. (El cuerpo humano es incapaz de asimilar más de 7.000 calorías en 24 horas, aunque esté quemando más de esa cantidad.) Nuestro gasto energético excedía por mucho cualquier dato recogido en los anales científicos. Por ejemplo, el gasto calórico registrado en el Tour de France, una de las pruebas de resistencia más exigentes del mundo, demuestra que los mejores corredores queman unas 8.000 calorías por día, mientras que un corredor típico gasta unas 2.500 calorías para completar una maratón de cuatro horas.


Último viaje de Scott
0 200
millas
0 150
millas náuticas
0 300
kilómetros
POLO SUR
Depósito de Un Grado Medio
Regresa el grupo de Evans, Lashly y Crean
Punto más meridional alcanzado por Shackleton, 1908
Regresa el grupo de Cherry, Wright, Atkinson, Keohane
Depósito de mes grados
Glaciar Axel Heiberg
170° W.
170° E.
84° S.
Butcher Camp
Depósito superior del glaciar
Depósito a medio glaciar
Glaciar Beardmore
Monte Cloudmaker
El Gateway
Depósito inferior del glaciar
Temporal de nieve de cuatro días, a 12 millas del Gateway
Fallece Taff Evans
Punto más meridional alcanzado por Scott en 1902
RUTA DE AMUNDSEN, 1911/1912
GRAN BARRERA HELADA
RUTA DE SCOTT, 1911/1912
Tierra del rey Eduardo VII
Depósito superior de la barrera
Monte Markham
Depósito a media barrera
Depósito inferior de la barrera
Fallece Oates
La tienda
RUTA DE SCOTT, 1902/1903
Depósito de Una Tonelada
Depósito del Risco
Risco Minna
Monte Discovery
Isla Blanca
Se averían los motores a 50 millas del Cabo Evans
Cornet Camp
Tierra de Victoria
MAR DE ROSS
Isla Ross
Cabo Evans
Estrecho McMurdo
77° S.
Bahía de las Ballenas
Base invernal de los noruegos
NG 03

Nosotros tirábamos de trineos con una carga inicial de 220 kilos cada uno y avanzamos sin tomar ni un día de reposo durante noventa y tres días. Scott y sus hombres pasaron un total de cien días (sin contar los días que pasaron refugiados en sus tiendas) tirando de sus trineos. La carga media por expedicionario era de unos 80 kilos, pero costaba más tirar de los trineos de Scott, por culpa de unos patines que no eran tan eficientes como sus equivalentes actuales. A veces esquiaban y a veces caminaban, al igual que nosotros. En general, su desgaste calórico debió de ser tan elevado y tan devastador como el nuestro.

Cuando Scott empezó a enfrentarse al glaciar, sus hombres estaban en plena forma gracias al ejercicio realizado con los ponis, con la excepción de Teddy Evans y de Bill Lashly (y en menor medida de Atkinson), que habían recorrido ya 300 millas tirando de sus propios trineos. Es posible que Scott considerara ya entonces que aquellos tres no debían formar parte del último equipo que tratara de alcanzar el polo. Iniciaron el ascenso del glaciar tres equipos, formados por cuatro hombres cada uno y tirando de un trineo con 225 kilos de carga cada equipo. Los miembros de cada equipo eran los siguientes:

1- Scott—Wilson—Oates—Taff Evans
2- Teddy Evans—Lashly—Wright—Atkinson
3- Bowers—Cherry-Garrard—Crean—Keohane

Si Scott albergaba alguna ilusión de que la tortura de la nieve pesada y el avance lento terminarían cuando pisaran el hielo del glaciar, sus esperanzas de desvanecieron enseguida. El extraordinario temporal había cubierto con un manto de nieve húmeda el hielo azul del que disfrutó Shackleton. La experiencia de los hombres de Scott se asemejó más a la pesadilla de recorrer un campo enlodado, o de escalar una duna de arena fina. En vez de necesitar crampones para no resbalar en el hielo, los hombres se hundían hasta las rodillas con cada paso y resoplaban de cansancio. En vez de oír el silbido metálico de los patines sobre la superficie helada, se enfrentaban al silencio plúmbeo de unos trineos que se resistían a avanzar y que se hundían hasta los travesaños con cada metro de

avance. Estas pésimas condiciones para el avance coincidieron con el momento en el que más pesaban los trineos, que además abultaban tanto que a menudo volcaban.

«No habríamos podido avanzar ni una milla a pie sin los esquís», comentó Wilson. «Lo peor era ponerse en marcha —añadió Cherry-Garrard —; había que dar por lo menos quince tirones violentos para lograr que se moviera el trineo.» En una ocasión, sólo lograron avanzar media milla tras nueve horas de frustrante trabajo, durante las cuales tuvieron que volcar los trineos en varias ocasiones para quitar el hielo acumulado en los patines metálicos. «Jamás había visto que un trineo se hundiera tanto —escribió Bowers—. Nunca había tirado con tanta fuerza, ni había castigado tanto mi pecho y mi espalda, con los constantes empellones en el arnés de cuero que rodea mi pobre estómago.»

Bañados en sudor, los hombres se quitaron las prendas protectoras y se quedaron en ropa interior. Las gafas protectoras se empañaban y tuvieron que quitárselas, aunque a muchos les llevó a padecer la agonía de la ceguera temporal provocada por la nieve. «Tras hervir y aprovechar las hojas de té en dos ocasiones —explicó Cherry-Garrard—, en vez de tirarlas, las utilizamos para aliviar el dolor en unas compresas para los ojos.» «Además de enfrentarme al trabajo más agotador de mi vida —escribió a su vez Bowers—, he padecido dolores infernales en los ojos... Fabriqué unas compresas para aliviarlos, con un pequeño agujero en el centro que me permitía ver la punta de mis esquís, pero las gafas protectoras se empañaban constantemente con el sudor y mis ojos no dejaban de llorar. Durante la marcha no es posible secarse las lágrimas, ya que ambas manos están ocupadas con los bastones y además, la carga era tan pesada que si uno de los hombres aflojaba el ritmo, el trineo se detenía en seco.»

Los rayos ultravioletas del sol reflejados en la nieve no sólo dañaban sus córneas, sino que quemaban cualquier superficie de piel que dejaran expuesta. Los hombres tenían los labios agrietados y las caras repletas de costras y ampollas.

Scott no sólo comprobaba el paso de los días del verano polar para evaluar el avance de la expedición, sino para controlar la cuenta atrás hacia una muerte segura o un éxito ajustado. El mejor punto de comparación para

que el capitán estudiara las posibilidades de su expedición era el registro del progreso de Shackleton, proporcionado por Frank Wild, que estuvo en ambas expediciones y escribió completos diarios de viaje. Los depósitos de Scott en la Gran Barrera ya estaban instalados, pero si quería regresar al refugio a tiempo para evitar las condiciones asesinas del invierno, tendría que alcanzar el ritmo de avance de Shackleton.

Afortunadamente, Scott poseía una característica que le diferenciaba de la mayoría: era capaz de forzar los confines de su propia resistencia y de lograr que sus hombres también rindieran más allá de los límites habituales. Esta era una cualidad que también tenían Shackleton y Peary, así como Livingstone o Colón. Según Cherry-Garrard, Scott tenía «un arrojo fenomenal». El capitán impulsó a sus hombres a seguir sin descanso durante once o doce horas diarias. A sus casi cuarenta y tres años de edad, era uno de los expedicionarios más viejos pero su energía parecía ser inagotable. Se irritaba ante cualquier retraso y se mostraba impaciente con los miembros del equipo que no fueran capaces de seguir el ritmo.

Durante mis años de expediciones al Ártico y a la Antártida, he comprobado que los mejores individuos para una expedición en la que hay que competir contra el reloj (por culpa de la corta temporada estival) son aquellos que tienen el instinto competitivo más desarrollado. El hecho de competir entre trineos, hora tras hora, día tras día, puede provocar brotes de hostilidad entre los expedicionarios, pero se trata de un precio menor cuando se compara con la posibilidad de lograr el éxito. Cuanto más avance una expedición por día, menos tarda en alcanzar su objetivo. El mayor esfuerzo supone un gasto adicional de calorías, pero éste se compensa al pasar menos tiempo alejados de la base. Al reducir el número de días previsto para cualquier viaje, se puede reducir también la cantidad de comida necesaria, aligerar así los trineos y acelerar el paso del viaje. A fin de cuentas, la clave del éxito de estos viajes siempre radica en la velocidad y el mejor método para avanzar más rápido consiste en fomentar la rivalidad competitiva entre los expedicionarios.

Sin embargo, también es posible excederse con el ritmo y el esfuerzo realizado. En una superficie de hielo duro y liso, un hombre puede avanzar unas dos millas por hora tirando de un trineo, pero con nieve blanda o hielo

en mal estado la distancia recorrida puede reducirse a media milla por día. A veces lo mejor es mantener un ritmo lento pero constante, sin detenerse para descansar o realizando las paradas mínimas e imprescindibles. En cambio, al enfrentarse a un campo de grietas en condiciones de buena visibilidad, es mejor forzar el ritmo para llegar a terreno seguro antes de que caiga un banco de niebla.

Por lo menos dos de los expedicionarios que acompañaban a Scott eran, como él, competidores natos que odiaban perder: Bowers y, a veces, Teddy Evans. A medida que los tres equipos con sus respectivos trineos ascendían un metro tras otro por el glaciar Beardmore, con sus cincuenta kilómetros de ancho y 2.700 metros de altitud, se enzarzaban en una carrera de resistencia y de fuerza de voluntad.

El primer equipo que empezó a rezagarse y a obligar a Scott a detenerse para esperar fue el de Teddy Evans. «El equipo de Evans no podía mantener el ritmo —escribió Scott—, y Wilson me contó que según Atkinson, Wright lo está pasando mal y Lashly estaba lejos de su mejor estado de forma.» Aquella noche, en la tienda, Scott preguntó a Teddy Evans qué fallaba en su equipo. Evans respondió que él y sus hombres llevaban cuatrocientas millas más que los demás, tirando de sus propios trineos y que llevaban cinco semanas más en marcha que los conductores de ponis, con las mismas raciones. Scott lo sabía y entendía los argumentos de su subalterno, así que se ofreció a llevar parte de la carga de su trineo, sin embargo, Evans era un hombre orgulloso y rechazó la oferta.

En una carta escrita en el cabo Evans tras una salida extenuante con los trineos, Scott había comentado a su esposa que había aguantado el tipo. Debía sentir un gran orgullo y cierto alivio de que diez años después del Discovery y a pesar de los muchos meses que había pasado embarcado y sentado detrás de un escritorio, aún podía defenderse frente a individuos más jóvenes y más fuertes. Es fácil adoptar una posición crítica y censuradora, para declarar que las exigencias de Scott conducían a sus hombres hasta el agotamiento. Los críticos que así opinen supondrán que disponía de otra opción razonable. Sin embargo, si hubiera avanzado a un ritmo menor se habría enfrentado al fracaso, aun contando con condiciones favorables en el viaje de regreso.

Bowers era el expedicionario más enérgico con el trineo y disfrutaba de la competencia con Scott. «El capitán Scott estaba en vena y no había quien le detuviera —escribió Bowers—. Mis gafas no dejaban de empañarse con los bufidos de mi aliento y teníamos cada vez más calor con la ropa protectora... Las condiciones eran muy incómodas. Por fin se detuvo y comprobamos que habíamos recorrido catorce millas y tres cuartos. Entonces nos propuso que llegáramos hasta las quince para celebrar la Navidad y no tuvimos el menor problema en seguir avanzando... Siempre es mejor progresar con ganas que marchar a paso lento y con dificultades.» En otra ocasión, las anotaciones de Bowers reflejan el placer que obtuvo de superar al capitán. «Scott avanzaba a marchas forzadas, como era habitual, pero aun así logramos alcanzarle con brío. A Scott le costó aceptar que su equipo se resentía más que nosotros del peso de su carga... Por supuesto que no era necesario competir, pero lo hacíamos de todos modos y si me encontrara en la misma situación, lo haría de nuevo.» Y en una carta a su madre, Bowers escribió lo siguiente: «Al tirar de los trineos en condiciones adversas, llegas a conocer el fondo de las personas. Sale a relucir el carácter de la gente y a veces ves cosas inesperadas. Llegas a conocer a tus compañeros al dedillo y en algunos casos los respetas más, aunque desafortunadamente, en otros casos les pierdes el respeto. Mi opinión respecto al capitán es cada vez mejor... pero no puedo decir lo mismo de Teddy Evans».

En las mismas fechas, hubo un par de expedicionarios que también empezaron a mostrarse críticos en sus diarios sobre el rendimiento de Teddy Evans. «Wright quería lanzar a Teddy Evans al fondo de una grieta —escribió Cherry-Garrard el 14 de diciembre—. Cuando tiramos los bidones de aceite no los oímos tocar fondo. Es una lástima que no lo hiciera.»

Cuando pasaron el paralelo 84, sólo les faltaban 360 millas de camino.

Sin embargo, Roald Amundsen y sus cinco compañeros alcanzaron el polo ese mismo día, con una temperatura suave de —2oC. Permanecieron ahí durante tres días para cerciorarse de la ubicación exacta del polo, ya que suponían que los ingleses les pisaban los talones. «Scott no tardará en llegar —dijo Amundsen a sus hombres—. Si conozco a los británicos, una vez se hayan puesto en marcha no se detendrán hasta cumplir con su objetivo, a

menos que se lo impida alguna fuerza mayor. Son demasiado fuertes y testarudos para rendirse.»

Cabe preguntarse si Scott habría cejado en sus intentos, de haberse enterado entonces de que los noruegos habían alcanzado ya el polo. Jamás lo sabremos con certeza, pero rendirse habría sido un craso error, ya que aún cabía la posibilidad de que Amundsen sufriera algún percance durante el viaje de regreso.

Muchos años más tarde, exploradores de todo el mundo ávidos de enfrentarse a grandes desafíos han recalcado que mientras Amundsen fue el primero en alcanzar el polo en trineos tirados por perros, Scott fue el primero en hacerlo por su propio pie. Cuando una expedición estadounidense erigió una estación científica en el polo, le puso el nombre de Amundsen Scott South Pole Station, en honor de dos grandes hazañas, muy diferentes entre sí.

El 17 de diciembre, Scott seguía avanzando a buen ritmo e instaló un depósito de víveres a la mitad del ascenso del glaciar. Se había apartado de la ruta trazada por Shackleton, al alejarse del abrigo de los acantilados. El capitán estaba convencido de que el hielo en cada lado era más irregular que en la parte central del glaciar. Los hombres de Scott avanzaban en paralelo a los imponentes parapetos del Cloudmaker, una grandiosa montaña que solía estar rodeada de las nubes de su propio macroclima. Los expedicionarios se enfrentaron a una oleada tras otra de crestas o cordones en el hielo; tiraban con fuerza de sus trineos para ascender por una cara y descendían a toda velocidad por la otra, entre las fauces de las enormes grietas que les rodeaban. Es probable que se alegraran de no haber llevado a los perros.

Otro temporal de nieve detuvo la marcha, pero afortunadamente la interrupción no duró mucho y la superficie del hielo seguía estando dura, aunque en algunos tramos era tan frágil que no resistía el peso de sus botas. Los hombres sufrían violentas sacudidas cuando se rompía la fina capa superior y sus pies sacudían con fuerza el hielo más duro, a unos veinte centímetros. Los crampones diseñados por Taf Evans habían dado buen resultado y les ayudaron a recortar distancias con Shackleton, que a pesar de su ausencia actuaba como liebre. Cada noche, Scott se dedicaba a

comparar la distancia recorrida y el tiempo invertido con los datos del diario que Frank Wild le había prestado, con el permiso de Shackleton, para ese mismo cometido.

Uno de los reproches más habituales que han vertido los críticos de Scott, es que el capitán se encerraba en su tienda cada noche de forma obsesiva, para comparar su progreso con el de «su antiguo enemigo, Shackleton». Esta versión de los motivos de Scott para comparar su avance con el del irlandés se complementa con el mito, que en mi opinión es infundado, de la enemistad entre ambos hombres. «Por supuesto que disponíamos de las cartas, de los diarios y de la experiencia de Shackleton como guía —comentó Teddy Evans—. Hablábamos a menudo del viaje de Shackleton y nos asombrábamos ante su impresionante progreso. Nosotros dispusimos en todo momento de raciones completas de comida, de las que Shackleton carecía a estas alturas.» Es comprensible que los expedicionarios realizaran estas comparaciones. Amundsen expresó su enorme alegría y anotó en mayúsculas la palabra PLUSMARCA en su diario, el día en que superó el punto más meridional alcanzado por Shackleton, mientras que el mismo irlandés no dejó de comparar su progreso con su punto de referencia: el viaje al sur de enero de 1902, con Scott y Wilson. «Hemos logrado alcanzar esta latitud en mucho menos tiempo que el que necesitamos durante la larga marcha con el capitán Scott», anotó Shackleton en su diario.

En los días posteriores al 17 de diciembre, el grupo de Scott logró recorrer un día trece millas y al siguiente, veintitrés. Empezaron a acortar las distancias. «Nos duelen mucho los labios —comentó Scott, a unos 600 metros sobre el nivel del mar—. Los cubrimos con una compresa de seda fina... Padecemos mucha sed mientras avanzamos y consumimos pequeños bloques de hielo, además de beber grandes cantidades de agua cada vez que nos detenemos.» El grupo seguía avanzando por el centro del glaciar y Charles Wright anotó en su diario que en una ocasión, Scott había comentado que alguien tendría que ser el primero en precipitarse a una de las enormes grietas y que, poco después, el mismo Scott había sido el primero en hacerlo.

A pesar de la necesidad de acortar distancias con Shackleton y de no perder ni un minuto, Scott tenía que completar un programa científico, a diferencia de Amundsen. Cada vez que la visibilidad lo permitía, debían medir y esbozar el glaciar. «Teddy Evans y Bowers —escribió en una ocasión Scott— están ocupados midiendo ángulos; llevan todo el día haciéndolo y al final, dispondremos de datos suficientes para realizar una carta muy completa.» Cuando llegaron a los 1.750 metros de altura, empezaron a vislumbrar la masa de la meseta. Cherry-Garrard comentó que en esta sección, el hielo parecía estar sometido a una presión formidable y que el glaciar Mili era amplio y con numerosas grietas. «También parece haber una serie de cascadas de hielo entre la isla Buckley y la cordillera Dominion —escribió Cherry-Garrard—, y mañana, Scott tiene intención de dirigirse al centro de la cordillera.»

Los hombres sentían cada vez más alivio ante la ausencia de huellas de los noruegos, ya que suponían que Amundsen habría elegido la ruta del glaciar Beardmore. El 20 de diciembre, a casi dos mil metros de altitud, cruzaron el paralelo 85 con sólo tres días de retraso respecto a Shackleton. Había llegado el momento de seleccionar al primer grupo que emprendería el camino de regreso; no era tarea fácil, ya que nadie demostraba muchas ganas de regresar. «Odiaba tener que elegir entre ellos —escribió Scott—. No hay tarea más difícil que ésa.» A trescientas millas de distancia hasta el polo, Scott aún disponía de un equipo completo y ninguno de sus hombres daba señales de heridas o lesiones.

Algunos críticos han sugerido que para aquel entonces, Oates había empezado ya a cojear por culpa de una vieja herida de la guerra de los Bóers. No existe evidencia alguna que confirme esta teoría, pero una anotación en su diario no presagiaba nada bueno: «Mis pies me están dando muchos problemas. No han dejado de estar mojados desde que partimos de Hut Point, y ahora la caminata con crampones por la dura superficie del hielo los ha hecho trizas. Sin embargo, no soy el que peor los tiene de todo el grupo, ni de lejos».

Scott no reveló sus intenciones a nadie hasta el último instante. Según las memorias de Cherry-Garrard, escritas muchos años más tarde, el capitán había informado a Wilson que se debatía entre Cherry-Garrard y Oates,

pero que en igualdad de condiciones, prefería llevar al más veterano. Scott sabía que muchos exploradores polares habían logrado sus hazañas más impresionantes a una edad madura. El primero en alcanzar el polo Norte, el almirante Peary, tenía cincuenta y dos años cuando lo logró, aunque viajaba con un trineo tirado por perros. Sir Vivían Fuchs, director de la primera expedición que atravesó toda la Antártida, lo logró a los cincuenta años de edad, aunque completó su viaje en la cabina de un vehículo, y el mismo Scott tenía cuarenta y tres años. Cherry-Garrard sufrió una desilusión al oír la noticia de que tendría que regresar a la base. No la esperaba y disfrutaba de la experiencia de tirar de los trineos. Después de asimilar la noticia, quiso hablarlo con Scott. «Le dije que esperaba no haber hecho nada para disgustarle —escribió Cherry-Garrard—, pero me cogió del brazo y exclamó que de ningún modo. Si es así, debo aceptarlo. Me confesó que cuando estábamos en la base del glaciar, ni siquiera él estaba muy seguro de poder seguir avanzando. No sé qué le pasa, pero le duele un pie y además creo que tiene indigestión.»

El siguiente en quedar eliminado fue Charles Wright, otro de los expedicionarios más jóvenes. Unos días antes, Wilson había oído de su compañero médico Atkinson que Wright «lo estaba pasando mal» y se lo había comentado a Scott. Durante las primeras jornadas con los trineos, en el cabo Evans, Scott había escrito sobre la buena impresión que le causó el joven expedicionario: «Wright es uno de los grandes éxitos. Es muy concienzudo y está dispuesto a todo. Al igual que Bowers, se ha adaptado a los trineos como todo un experto y aunque no ha tenido que enfrentarse a pruebas muy duras, creo que será capaz de aguantar las condiciones más adversas. Nada parece molestarle y no da la impresión de haberse quejado de nada en toda su vida».

Cuando Wright se enteró de que tendría que regresar, se enfureció. Estaban convencido de que tanto él como Cherry-Garrard estaba en mucha mejor forma que el líder de su equipo, Teddy Evans. Escribió en su diario que Scott había sido engañado por su subalterno, que sólo tiraba con fuerza del trineo cuando alguien le observaba. Wright estaba furioso.

Es evidente que si Scott hubiera querido asegurarse de que Teddy Evans no llegara al polo, tal como actualmente han sugerido algunos críticos,

habría aprovechado esta ocasión para enviarle de regreso a la base. Sin embargo, tanto Wright como Cherry-Garrard daban la impresión de estar más débiles que Evans y ambos se abstuvieron de acusar al jefe de su equipo de holgazanería, a pesar de su convencimiento de que Evans no estaba poniendo suficiente de su parte.

Scott se percató de la profunda desilusión que había sufrido Wright y trató de consolar al canadiense, informándole que sería el navegador principal del viaje de regreso al cabo Evans. Por otra parte, Wright había anotado el día anterior que Atkinson ya no aguantaría mucho más. Es posible que Scott también lo hubiera notado, o quizá al ser Atkinson médico, el capitán opinó que su presencia sería más útil en el cabo Evans. En cualquier caso, Atkinson fue otro de los elegidos para regresar a la base y, al parecer, la noticia le causó cierto alivio. El médico había albergado la esperanza de que su amigo Oates les acompañara en el viaje de regreso. «Oates sabía que estaba agotado —anotó Atkinson en su diario—. Se le veía en la cara y en su manera de caminar.» Es posible que el médico se lo imaginara y es evidente que en aquel momento, Oates opinaba otra cosa.

El cuarto y último expedicionario seleccionado para dejar el grupo fue Patsy Keohane, el corpulento suboficial irlandés de Cork, que se tomó la decisión con filosofía y sólo lamentó tener que despedirse de su amigo Crean.

El 21 de diciembre de 1911 instalaron el último depósito antes de enfrentarse al altiplano, en la parte más alta del glaciar, reorganizaron los grupos y redistribuyeron la carga de los trineos. Scott tenía una idea más clara respecto a la fecha probable de su regreso, de modo que informó a Atkinson de las nuevas órdenes para los equipos de perros. Es probable que Scott ya se hubiera enterado de los planes de Meares de partir con el Terra Nova, dejando a Gerof como el único conductor experto de perros. Ordenó a Atkinson que más adelante llevara a los perros hacia el sur, para reunirse con el equipo que regresara del polo.

«Tuvimos una larga charla con el armador en su tienda —escribió Cherry-Garrard la última noche—. Parecía preocuparle un poco que nos desviáramos del camino, pero le aseguramos que contábamos con un

navegador de primera... Nos expresó su más sincero agradecimiento por nuestra gran contribución al viaje y dijo que sentía vernos partir.»

Al no haber visto señales de Amundsen en el glaciar, Wright anotó en su diario que todos estaban muy optimistas respecto a sus posibilidades de alcanzar el polo antes que los noruegos. También comentó que todos parecían estar en buena forma y que nadie presentaba síntomas de escorbuto. Los cuatro expedicionarios emprendieron el camino de regreso, desde una altitud de 2.500 metros sobre el nivel del mar y a 283 millas de distancia del polo Sur.

15

La bandera negra

Los ocho hombres restantes recorrieron más de diez millas en ocho horas. Scott estaba convencido de haber elegido bien a sus hombres, ya que Teddy Evans avanzaba bien junto a sus nuevos compañeros: Bowers, Lashly y Crean. «Hemos eliminado los puntos más débiles —comentó Scott —. Mañana debemos avanzar más horas, espero que unas nueve.» Apenas se quitaban los esquís y utilizaban dos bastones, uno en cada mano. Cada vez que se detenían para comer, construían un hito de nieve y cuando instalaban su campamento para pasar la noche, construían dos, para ayudarles a localizar los depósitos de comida en el viaje de regreso.

A fin de evitar las peores cascadas heladas que había descrito Shackleton, en la zona en la que el hielo de la meseta empezaba a fluir hacia el glaciar como unas gélidas cataratas del Niágara, Scott se dirigió hacia el oeste, en un ángulo de 90° respecto a la ruta trazada por el explorador irlandés. Durante algún tiempo la táctica pareció dar resultado, pero no hubo forma de esquivar los campos de grietas. «Al marchar en cabeza —comentó Scott—, soy el primero en enfrentarme a las posibles grietas y no cabe duda de que pone los nervios de punta no saber en qué momento cederá el hielo bajo mis pies... Casi hemos llegado a la cima y prácticamente estamos al día con las fechas que indica la línea de provisiones. Es de esperar que lo logremos.» Tiraban de unos 85 kilos cada

uno y tenían demasiada prisa para avanzar con mucha cautela. Según una anotación de Scott del 22 de diciembre, las grietas eran «tan anchas como la calle Regent» de Londres. Scott utilizó sus conocimientos sobre la formación de las masas de hielo para trazar una ruta entre aquel caos majestuoso, aquella «confusión de elevaciones y depresiones», como él mismo la describió.

La primera vez que tuve que trazar una ruta entre las mismas cascadas heladas del glaciar Beardmore, en 1993, anoté algunas impresiones al respecto en mi diario: «Los horizontes que se abrían ante nosotros eran sobrecogedores: una vasta extensión de roca y hielo, enzarzados en un movimiento casi inapreciable pero imparable». Diseñé una ruta compleja que me llevaba entre algunos de los elementos más peliagudos del glaciar, pero yo hacía «trampa», ya que disponía de mapas detallados y de fotografías aéreas. Scott no contaba con ayudas semejantes ni podía estar seguro de que la ruta trazada no les condujera a un temible callejón sin salida.

Más adelante, Teddy Evans anotó sus impresiones respecto al progreso de los expedicionarios antes de la Navidad. «El ritmo que lograron mantener ambos equipos fue admirable, así como la velocidad a la que montaban y desmontaban el campamento, sin desperdiciar ni un segundo. También era extraordinario comprobar cómo los equipos lograban sintonizar sus esfuerzos, sincronizar sus pasos, tratando constantemente de superar al otro equipo y presentando una imagen constante de vigor. Sin embargo —añadió—, un observador atento, alguien acostumbrado a velar por la salud de los expedicionarios, o un entrenador de atletas, habría detectado alguna anomalía.» Evans redactó estas palabras años más tarde, tratando de identificar el primer instante en que aparecieron señales de debilidad entre los expedicionarios. Es posible que hubiera echado mano de su imaginación, ya que a pesar del debilitamiento progresivo y gradual que provocaba el déficit diario de calorías, los diarios de los hombres no contienen señal alguna de lesiones comprometidas, excepto las quejas de Oates sobre el dolor de sus pies.

Por fin, el 23 de diciembre se abrió el horizonte en todas las direcciones. «Confío en que éste sea el punto de inflexión de nuestra suerte», escribió

Scott. En ocho horas de camino recorrieron quince millas y salvaron 250 metros de desnivel, tirando de comida y combustible suficiente para doce semanas. El día de Navidad de 1911, lograron recorrer otras quince millas y lo celebraron con un banquete especial, incluida una generosa ración de pastel de frutas que ni Wilson ni Scott se pudieron terminar; es evidente que no padecían síntomas de desnutrición.

Llevaban cincuenta y cinco días en marcha, pero sólo habían tenido que tirar de sus propios trineos durante las últimas ciento cuarenta millas. Empezaron a consumir las raciones de altura que había probado Cherry-Garrard en el viaje al cabo Crozier, con 225 gramos de mantequilla, 340 gramos de carne seca y otros 340 gramos de pan bizcochado por día. Los tres hombres que participaron en la salida al cabo Crozier tiraban de unos 105 kilos cada uno al inicio del viaje y tras padecer condiciones de frío extremo durante los treinta y cinco días de la salida, sólo perdieron un kilo de peso corporal cada uno. Esta experiencia previa con las raciones desmiente a los críticos actuales que han denostado la alimentación diseñada por Scott. Asimismo, parece evidente que la sugerencia de Teddy Evans de que había «alguna anomalía» sólo podía aplicarse a Bill Lashly y al propio Evans, que llevaba 400 millas más que los demás tirando de sus propios trineos y consumiendo las raciones básicas, en vez de las de altura.

Aquel día celebraron el cumpleaños de Bill Lashly, que cumplía cuarenta y tres años. Tenía unos meses más que Scott y era el más veterano de los expedicionarios. Sin embargo, celebró su aniversario cayendo en una grieta de quince metros de profundidad. «El panorama era horripilante —comentó Lashly—, suspendido en mi arnés sobre el abismo.»

El día siguiente tuvieron que trazar una ruta entre una serie de impenetrables cascadas heladas. «No puedo perder la concentración o despistarme ni un segundo —dijo Scott, encargado de la navegación—. Qué preocupación y cansancio provoca entrar en zonas tan accidentadas.» La tensión le llevó a regañar a Bowers, que había roto el último termómetro hipsómetro que llevaban para medir la altitud. No sólo se trataba de un elemento clave para el programa científico, sino que contaban con él para facilitar la localización de los depósitos de provisiones, durante el viaje de regreso. Asimismo, Bowers no había sido lo bastante cuidadoso con su

reloj, que se había atrasado un poco. «A menudo los relojes se retrasaban por distracciones —explicó Debenham más adelante—, a pesar de que las últimas palabras que se pronunciaban en las tiendas antes de dormir siempre eran "dadle cuerda a los relojes". Afortunadamente, el reloj de Scott aún marcaba la hora exacta, ya que el trabajo de los navegadores dependía de la precisión de los cronógrafos.

De haber estado en la posición de Scott, yo me habría enfurecido con Bowers, que era el navegador oficial del grupo. Sin una lectura precisa de la hora en el meridiano de Greenwich, es imposible calcular la longitud con certeza. Durante una aproximación al polo, esto puede provocar días de confusión y de vagar en círculos, ya que todas las líneas de longitud convergen en los noventa grados. El tiempo y la longitud son valores que se basan en el mismo principio; un retraso de veintiséis minutos cerca del polo sólo representará un desvío de unos pasos. En el polo, es posible dar la vuelta al mundo en un segundo, pero al dirigirse de regreso al norte los meridianos se alejan entre sí, de modo que la falta de precisión del cronógrafo de Bowers se convertiría en un problema cada vez más grave para la navegación; en el ecuador, sesentas segundos de error en el cronógrafo representan una milla náutica de distancia. Durante el viaje más famoso realizado por Nansen al polo Norte, él y su compañero Hjalmar Johansen se olvidaron de dar cuerda a sus relojes. La situación podría haber sido desastrosa, ya que no tenían forma de fijar su posición exacta. Asimismo, Bowers no había tenido el cuidado necesario con su reloj y además había roto el hipsómetro. Sólo un santo habría pasado por alto dos errores tan garrafales con instrumentos esenciales para la expedición, y Scott no tenía madera de religioso. «Me llevé un sonoro rapapolvo —explicó Bowers—, y ahora mismo mi nombre está por los suelos. Es una lástima quedar tan mal con el líder a estas alturas de la expedición.»

Cabría preguntar por qué no llevaban un hipsómetro de recambio. Al igual que Shackleton, Scott procuraba no llevar nada que no fuera imprescindible, a fin de reducir el peso de los trineos. En 1993 hice lo mismo y emprendí una travesía del continente sin llevar siquiera un cepillo de dientes. Un hipsómetro no pesa mucho en sí mismo, pero hay que llevarlo en una sólida y pesada caja protectora. En el cabo Evans, Scott

repartió hipsómetros a todos los grupos que salían en solitario y no sólo al suyo. Además, los dos grupos que habían permanecido en la costa del mar de Ross también llevaban instrumentos. Sin duda, Scott podría haber proporcionado cada instrumento importante, como los teodolitos, por duplicado. Sin embargo, el peso de la carga en los trineos aumentaba con rapidez, y al tirar de los trineos en persona, sin la ayuda de los perros, había que establecer un límite estricto.

Tras librarse del peligro constante de las grietas, ambos equipos pasaron cinco días avanzando a muy buen ritmo por la meseta, entre los 2.700 y los 3.000 metros de altitud. Unos días antes, el 26 de diciembre, Oates había anotado un comentario fatídico en su diario, que reflejaba una secreta preocupación sobre su estado de salud: «El tendón trasero de mi pierna derecha parece haberse estirado unos diez centímetros —anotó—. Espero que no me cause más problemas». Oates, que tiraba del trineo inmediatamente detrás del líder y navegador, Scott, no reveló las dolencias de su pierna. Tuvo la suerte de que Scott se estaba concentrando en el otro equipo, que había empezado a retrasar el ritmo de marcha de la expedición. «Scott está muy molesto con el otro trineo —comentó Oates—. Deben de haber pasado una semana pésima... Han tenido un muy mal día hoy y han llegado al campamento 45 minutos después de nosotros... Pobres, deben de estar pasándolo fatal. Llevan una carga más ligera que la nuestra, pero debe de fallar algo en su trineo.» Quizá el problema radicaba en la carga del trineo, en sus patines o en los encargados de tirar de él, o quizá se trataba de una combinación de los tres factores.

Al igual que Teddy Evans, Bill Lashly estaba mucho más débil que los demás y es probable que al igual que cualquier persona en las mismas circunstancias, albergara la esperanza de que los demás también estuvieran en las últimas. Se trata de una sensación que conozco bien.

A fin de identificar la causa del pobre rendimiento del equipo, Scott intercambió posiciones con Teddy Evans y no tardó en comprobar que costaba más tirar de aquel trineo que del suyo. Scott sospechaba que Lashly podía ser el eslabón más débil, así que le sustituyó por el corpulento Taff Evans. Hubo una mejora, pero no lo suficiente como para explicar la diferencia, así que Scott cambió a los equipos completos y todos llegaron a

la conclusión de que el problema estaba en el trineo de Teddy Evans y no en su equipo. Comprobaron los patines, que estaban en buen estado, y tras comentar el problema a fondo, llegaron a la conclusión de que al apretar demasiado las cinchas de la carga, el equipo de Teddy Evans había desviado los patines.

Es probable que el problema resultara irritante para Scott, ya que los hombres de Teddy Evans llevaban el tiempo suficiente con los trineos como para ser capaces de identificar y solucionar un problema tan básico por su cuenta. Así lo reconoció Evans en una anotación en su diario: «El capitán Scott entró en nuestra tienda de campaña y nos dijo que habíamos desequilibrado los patines del trineo, al apretar demasiado las cinchas o al distribuir mal la carga. Creo que tenía razón, ya que unos días antes a Oates se le había caído el saco de dormir del trineo por no haberlo sujetado bien; quisimos asegurarnos de que no nos sucedería a nosotros y es probable que deformáramos el trineo al apretar demasiado las cinchas».

Durante el paso por la Gran Barrera, los caballos se habían convertido en una fuente de distracción, al igual que el paisaje sobrecogedor y las grietas del glaciar. Sin embargo, las extensiones yermas y monótonas de la meseta polar obligaron a los hombres a refugiarse en sus propias ideas y debilidades. Cada minuto y cada hora que pasaba parecía una eternidad, a medida que las dudas e inseguridades roían a los expedicionarios por dentro y el suplicio de los dedos congelados competía con el dolor que provocaba la ropa interior, al rozar la carne viva. Sin embargo y a pesar de los efectos de la altitud, los expedicionarios británicos lograban avanzar un promedio de trece millas por día tirando de sus trineos, en comparación con las quince millas diarias que promediaban los noruegos con sus perros.

«Hemos alcanzado la marca de Shackleton», anotó Scott por fin, el 31 de diciembre. Aún no habían visto rastros de los noruegos y la esperanza se apoderaba de los ocho británicos. No tenían modo alguno de saber que aquella misma noche, Amundsen se había cruzado con ellos en los 87° de latitud y a unas cien millas al este; el noruego se dirigía de regreso a su base en la Gran Barrera.

Aquella noche, Scott instaló el primero de los depósitos de la meseta a 180 millas del polo: el depósito de tres grados. De aquí en adelante, la

velocidad era esencial y era importante aligerar las cargas. Debido a la presencia de los cordones de hielo llamados sastrugi en aquella parte del altiplano, a menudo resulta más fácil tirar del trineo andando que en esquís. Cuando Mike Stroud y yo recorrimos el mismo trayecto en 1993, tirando de nuestros trineos, preferimos avanzar a pie que esquiando, a pesar de que llevábamos cargas más pesadas. Scott necesitaba que el segundo equipo, dirigido por Evans, viajara durante otros tres días antes de emprender el camino de regreso. Para acelerar su marcha, el único peso que podía eliminar del trineo sin consecuencias adversas era el de los piolets, las cuerdas alpinas, los esquís y los bastones. Al dejarlos en el depósito de los tres grados, se ahorraron 36 kilos de carga. Al cabo de otras sesenta millas, Scott decidió dejar también los esquís y los bastones de su propio equipo en los 88°. Sin embargo, no tardó en cambiar radicalmente la superficie por la que transitaban y el capitán decidió regresar para recoger los esquís de nuevo. «Es difícil decidir qué hacer con los esquís —escribió Scott—. Pesan mucho, pero en ciertas condiciones resultan tremendamente útiles.» Otro problema que surge en las zonas de sastrugi es que los trineos tienen tendencia a volcar y cualquier objeto amarrado a la parte superior de la carga, como esquís o bastones, puede romperse. Durante muchas millas de nuestro tránsito por el glaciar Beardmore en 1993, Mike Stroud utilizó esquís y bastones y yo no. A pesar de que en terreno llano Mike era un buen esquiador, yo avanzaba más rápido que él en aquellas condiciones.

Las provisiones que dejaron en el depósito de los tres grados les permitió aligerar las cargas y Scott decidió aplicar su plan de adaptar los trineos y reducirlos de su longitud original de 3,65 metros hasta los tres metros. Taff Evans y Tom Crean habían ensayado la modificación con anterioridad, pero jamás la habían realizado a 2.700 metros de altitud ni a veintitrés grados bajo cero. Completaron la misión con éxito, pero no sin pagar un precio: Taff Evans se lesionó una mano. Según una versión, al suboficial se le reabrió o agravó una vieja herida, mientras que otras versiones sugieren que la lesión Fue un corte nuevo y profundo. En cualquier caso, logró ocultar la lesión con éxito a los oficiales, probablemente porque ansiaba alcanzar el polo y sabía que si estaba lesionado, sería uno de los elegidos para regresar a la base.

Cuando terminaron de adaptar los trineos, regresaron a las tiendas de campaña. Por primera vez, la tienda elegida para el intento de alcanzar el polo llevaba un doble Forro. Scott invitó a Teddy Evans a que celebrara la Nochevieja con ellos, mientras los suboficiales, tres buenos amigos, realizaron su propia celebración en la otra tienda de campaña después de terminar las modificaciones de los trineos. Es evidente que no reinaba un ambiente tenso entre Teddy Evans, Oates, Scott o los otros dos, mientras se sentaron a descansar y tomaron té. Incluso Oates se mostraba tranquilo y locuaz. «Nos habló de su casa —explicó Teddy Evans—, de sus caballos... no dejó de hablar y sus ojos castaños relucían mientras nos contaba sus travesuras infantiles en el colegio de Eton...» En un momento de la charla, Scott se acercó a Oates y le cogió el brazo en un gesto de confianza. «¡Eres un tipo de lo más curioso y sin duda has salido del cascarón! —exclamó Scott—. ¿Te das cuenta de que llevamos casi cuatro horas charlando? ¡Ya es Año Nuevo y es la una de la mañana!»

El día siguiente, el grupo de Teddy Evans partió a pie. «Scott y su equipo jamás se nos acercaron —comentó Evans—. Incluso les sacamos más ventaja.» El 2 de enero de 1912, Evans seguía avanzando a pie y añadió otro comentario: «Hoy hemos recorrido quince millas con facilidad —comentó—, pero ya sólo tiramos de 60 kilos por cabeza». El 3 de enero, todos los planes diseñados por Scott con tanto esmero llegaron a un punto crítico. Desde la perspectiva de los víveres y a menos de 150 millas del polo, ahora debía completar el complejo sistema de pirámide que había calculado con tanta atención y que él mismo había desarrollado en su viaje anterior a la Antártida.

Cuando en 1953 el hombre coronó el Everest por primera vez, el director de la expedición, John Hunt fue eliminando a su equipo de escaladores expertos y sus sherpas. Cuando sólo faltaba una etapa para alcanzar la cima, quedaba un selecto grupo de los hombres que estaban más en forma. Eligió a Edmund Hillary y a Tensing Norgay, pero hasta aquel momento nadie, ni siquiera Hunt, podía predecir quiénes serían los encargados de llegar a la cima. Es probable que Hunt tuviera preferencias y es posible que hubiera deseado que uno u otro escalador estuviera en buena forma en el momento justo. Incluso cabe la posibilidad que los cambios de

última hora le obligaran a cambiar de un equipo de dos personas a uno de tres para alcanzar la cima.

Asimismo, Scott se reservaba el derecho absoluto de elegir a quien él considerara conveniente para el equipo que trataría de alcanzar el polo, entre todos los expedicionarios que se habían embarcado en el Terra Nova, con la sola condición de que quisieran formar parte del equipo. Durante el tiempo que pasó a bordo del barco, las primeras pruebas con los trineos y el largo invierno que pasaron en el cabo Evans, Scott había realizado numerosas anotaciones en su diario sobre los diversos candidatos, que en algunas ocasiones eran positivas y en otras, más bien groseras. Estaba eligiendo a los hombres para viajar al polo de un modo pausado y metódico. Llegado el momento del viaje de los depósitos en 1911, Scott había reducido la lista de candidatos a los hombres que llevó consigo como conductores de los ponis, además de un par de individuos que estaban embarcados en las misiones científicas.

Muchos observadores de Scott han comentado que el capitán debió de elegir a sus hombres justo antes de la Navidad de 1911, durante el ascenso del glaciar Beardmore, ya que entonces anotó los nombres y las edades de los cinco individuos en la contrasolapa de un cuaderno de notas que empezó a utilizar el 22 de diciembre. Sin embargo, esto no demuestra nada, ya que las notas de las solapas y las contrasolapas pueden no ser cronológicas. Asimismo, es perfectamente posible que anotara los nombres semanas después de elegir a los expedicionarios.

El 10 de diciembre, a medio ascenso del Beardmore, Scott tuvo que elegir, entre los doce hombres que seguían con él, quién regresaría a casa. «Por supuesto, el suboficial Evans es fuerte como un roble —había anotado en su diario—, pero Oates y Wilson también se están portando muy bien.» Esta nota sirve para entender cuáles eran las preferencias de Scott en fechas tan avanzadas, especialmente si la consideramos junto con otra pista anterior: cuando el invierno polar de 1911 empezó a tocar a su fin, Scott ansiaba ponerse en marcha y a mediados de septiembre, partió rumbo al glaciar Ferrar. Entre todos los hombres disponibles para acompañarle en aquella salida, había seleccionado a Bowers y al suboficial Evans. También les había acompañado Simpson, pero su presencia respondía a un objetivo

específicamente científico. «Mi mayor fuente de satisfacción —comentó Scott, tras aquel gélido viaje— consiste en saber que cuento con hombres como Bowers y el suboficial Evans para el viaje al sur. No creo que se hayan enfrentado a la ruta hombres más resistentes o mejores conductores de trineo que ellos. Bowers es todo un descubrimiento.»

Antes de iniciar el viaje al polo, en el campamento del cabo Evans, Scott había acordado con Ponting que filmara la vida cotidiana de los expedicionarios en las tiendas de campaña. Scott había elegido a Taff Evans, a Wilson y a Bowers para protagonizar aquella película. Por la suma de estos indicios, podemos suponer que Scott pensaba incluir a Oates, Wilson, Bowers y Taff Evans en el equipo que alcanzara el polo.

Como criterio principal para elegir a los expedicionarios, Scott quería asegurarse de que mostraran un enorme afán de alcanzar el polo y de regresar al cabo Evans cuanto antes, completando labores científicas por el camino. Algunos estudiosos se han basado en un único comentario de segunda mano (atribuido por Cherry-Garrard a Wilson, años más tarde) para afirmar que Scott quería contar con un representante del ejército en el polo. Sin embargo, no contamos con ninguna prueba escrita de que el capitán deseara formar un grupo representativo de las fuerzas armadas al completo, o de que la presencia de un oficial del ejército y un suboficial de la marina tuvieran algún valor simbólico.

Ante todo, Scott precisaba un buen navegador, capaz de complementar su propia habilidad en este campo. En el viaje de 1903 había demostrado su competencia con el sextante y el teodolito. Durante mis años en las regiones polares, he utilizado ambos instrumentos y puedo afirmar que es como montar en bicicleta; la habilidad como navegador no se olvida. El mejor navegador entre los expedicionarios era, con diferencia, Bowers, que también mostraba gran profesionalidad como encargado de anotar los datos meteorológicos de la expedición. Ello habría bastado para que Scott eligiera a Bowers para el equipo del polo, sin importar quiénes fueran los demás elegidos.

Otro criterio importante para Scott era el de contar con alguien que demostrara una sólida formación médica, o por lo menos una habilidad considerable con los primeros auxilios. Por consiguiente, es probable que

aunque Wilson no hubiera sido íntimo amigo de Scott y, al igual que Bowers, un experto conductor de trineos, habría sido uno de los elegidos.

De aquí en adelante, el proceso de selección de Scott empezó a complicarse. Como veterano de numerosas expediciones polares con trineos, puedo ponerme en el lugar de Scott y preguntarme qué cualidades buscaría, tras cubrir las plazas clave de líder (Scott), navegador (Bowers) y galeno (Wilson). La única respuesta indiscutible es la de elegir a hombres fuertes y resistentes para tirar de los trineos. ¿Quiénes de los expedicionarios restantes cumplían mejor con estas cualidades? ¿Quizá Teddy Evans o Lashly? Por culpa del excelente trabajo que habían realizado con los trineos motorizados y de las cuatrocientas millas adicionales que habían tenido que recorrer tirando de sus propios trineos, ambos habían perdido más fuerza y masa corporal que los demás candidatos, Oates, Taff Evans y Tom Crean, de modo que yo renunciaría a la presencia de ambos.

Algunos críticos han sugerido que los motivos de Scott para enviar a Teddy Evans de regreso al campamento Fueron otros e incluso según una teoría rebuscada, el capitán le habría puesto al mando de los trineos motorizados para eliminarle del equipo polar. En una carta al administrador neozelandés de la expedición, Scott dijo que Teddy Evans era «un hombrezuelo completamente bienintencionado, pero es un poco zoquete para todo lo que no sean labores navales y como segundo de la expedición, no sirve». Por sí solos, estos argumentos no servirían para descartar a Teddy Evans del equipo del polo, ya que un zoquete bienintencionado puede tirar de un trineo como el que más. «Lo sentí por Scott cuando tuvo que darnos la noticia —escribió más adelante Teddy Evans, sobre el momento de recibir las órdenes del capitán—, pero la esperaba. Lashly y yo sabíamos que no podíamos esperar formar parte del equipo polar, después del largo trayecto que recorrimos.» «Pobre Teddy —escribió Bowers—, estoy convencido de que quería formar parte del equipo por su esposa. Me dio una pequeña bandera de seda que le había entregado ella, para que ondeara en el polo... Se había hecho ilusiones sobre su presencia en el equipo.»

No había muchas diferencias entre los tres candidatos restantes. Todos ellos eran corpulentos, aunque los más fuertes eran Taff Evans y Oates, quienes habían acompañado a Scott durante el ascenso del glaciar. Tom

Crean era tan devoto de Scott como Evans y también era veterano de la expedición anterior, pero en opinión del capitán no era tan fuerte como los otros dos y por un estrecho margen, Scott decidió enviarle de regreso a la base. Tom Crean jamás le guardó rencor y su biógrafo Michael Smith escribió en el año 2000 que sesenta años después de su fallecimiento, las hijas de Crean afirmaron que jamás habían oído a su padre pronunciar una sola palabra en contra de Scott.

El dilema del capitán se había reducido a dos hombres, ambos fuertes y capaces de trabajar bien en equipo. La respuesta más evidente consistía en llevar a ambos.

¿Había dado Scott con anterioridad muestras de querer formar un equipo de cinco hombres, en vez de cuatro, para alcanzar el polo? No tenemos constancia escrita de ello, aunque hay indicios que parecen sugerirlo. Las tiendas de campaña estaban diseñadas para cuatro ocupantes y solían ser equipos de cuatro los que tiraban de los trineos. Sin embargo, un bosquejo de Wilson trazado en noviembre de 1911, antes de la salida del cabo Evans, muestra a cinco hombres con esquís tirando de un trineo cargado (ver la cuarta sección de imágenes). El esbozo muestra claramente el ángulo de tiro de cada hombre, así como la longitud de las cuerdas de arrastre, como si se tratara de un diagrama. Wilson no solía dibujar escenas teóricas o ficticias, sino que se concentraba en imágenes auténticas, con gran lujo de detalle. ¿Por qué habría dibujado un grupo de cinco hombres, si no había comentado nada al respecto con Scott?

Ni el diario de Scott ni los demás registros documentales de la expedición aclaran en qué momento decidió el capitán llevar a cinco hombres, en vez de cuatro. Sospecho que esperó hasta el último momento antes de decidirse, pero que había calculado algún tiempo antes que sería factible llevar a cinco y que lo había comentado con Wilson, tal como refleja el boceto del médico que muestra a cinco hombres tirando de un trineo. La presencia de cinco hombres ofrece una clara ventaja sobre un equipo de cuatro, que es el aumento de la fuerza de tracción, sin un aumento apreciable del peso de la carga. A pesar de la presencia de un hombre adicional, los elementos más pesados siguen siendo la tienda de campaña, el trineo, el equipo de navegación y el instrumental médico, pero

resulta más fácil tirar de ellos entre cinco que entre cuatro. Asimismo el ingeniero Bill Lashly, que había sufrido en persona el peligro de las grietas en la superficie del hielo, opinaba que un grupo de cinco hombres ofrecía las mejores garantías de seguridad ante las grietas.

Sin embargo, era indiscutible que la presencia de cinco personas también conllevaba algunas desventajas y quizá la más evidente era el reducido espacio disponible, en una tienda de campaña diseñada para cuatro. «En un hogar hay espacio de sobra para cinco personas —escribió en una ocasión Henrik Ibsen—. Aunque entre enemigos, es demasiado estrecho para dos personas.» Estas palabras reflejan bien la dificultad de las condiciones, en una tienda de campaña helada y superpoblada, pero el objetivo de Scott era el éxito de la expedición y si para lograrlo había que sufrir cierta incomodidad, pues mala suerte.

El cambio no afectaría en absoluto las raciones instaladas en los depósitos, calculadas para todos los hombres que habían llegado hasta el último depósito. En el improbable caso de que hubiera llegado un expedicionario adicional (en paracaídas, por ejemplo) después de la instalación de los depósitos, habría faltado comida, pero los cambios implementados por Scott no suponían la llegada de un hombre nuevo, sino una pequeña redistribución de las raciones restantes, entre su grupo y el de Teddy Evans. Los expedicionarios de Evans tendrían que enfrentarse al relativo engorro de separar y dejar una cuarta parte de las raciones previstas para ellos en cada depósito de víveres, pero ésta no era una tarea muy complicada, considerando que había sesenta millas de distancia entre los depósitos.

Aun contando con el peso adicional de otro par de esquís en el trineo, la reducción de espacio en la tienda y el tiempo adicional que habría que dedicar a preparar alimentos, las recompensas de llevar tanto a Oates como a Taff Evans eran evidentes para Scott y lo son para mí. Sin embargo, los dos Factores que no conocía Scott cuando tomó la decisión final fueron la herida en la mano de Taff Evans y el pie lesionado de Oates. Taff Evans sabía que si alcanzaba el polo, podría cumplir su sueño de abrir un bar y retirarse en Swansea. Es probable que confiara en que la herida de su mano sanaría y no supondría un estorbo para el avance de la expedición. Los

hombres solían llevar guantes a todas horas y no sería difícil disimular una lesión así de la mirada del doctor Wilson. Evans procuró mantener la mano oculta, mientras que Oates no daba señales de cojera y por el contrario, tiraba con Fuerza del trineo.

En ningún momento de la expedición, antes del mismo día de la selección del equipo polar, hubo mención alguna por parte de Oates o sus compañeros de una vieja herida de guerra, o de su cojera. Durante el ascenso del glaciar, Oates se había quejado en su diario sobre un tirón en los tendones, pero sólo mencionó la pierna derecha, mientras que su herida de bala había sido en la izquierda. Cuando Cherry-Garrard declaró que «el pie que le Falló debió de ser el de la pierna lesionada en África», su conclusión fue del todo errónea.

Wilson no comentó nada por escrito cuando Scott le eligió para formar parte del equipo polar, pero es probable que se alegrara de formar parte del grupo. «No sé si tendré la suerte de estar lo bastante en forma de ser uno de los cuatro elegidos —escribió Wilson tres semanas antes de la selección—. Nadie sabe aún quiénes serán.» Al igual que los demás, Wilson aceptaba el hecho de que llegado el momento, Scott presentaría su selección final como un hecho consumado, sin discusión posible.

El 3 de enero de 1912, Scott anunció los nombres de los cuatro expedicionarios elegidos para acompañarle al polo Sur: Wilson, Bowers, Oates y Taff Evans. Eran un médico, un soldado, un infante de marina y un hombre de la Armada. Su viejo mentor Clements Markham, el gran partidario de las expediciones organizadas según los preceptos de la Armada británica, se habría escandalizado.

Cuatro días antes de realizar la selección final, Scott había pedido a Teddy Evans que se deshiciera de casi cincuenta kilos de material que no necesitarían, como piolets y cuerdas, ya que según las anotaciones de Shackleton, no se toparían con más grietas. También dejaron los esquís de algunos expedicionarios (por culpa de la presencia de sastrugi anunciada también por Shackleton), incluyendo a Bowers. Esto sugiere que en aquel momento, Scott no pensaba llevar a un quinto hombre, aunque no implica que el sacrificado tuviera que ser Bowers ya que las fijaciones fabricadas

por Taff Evans eran ajustables y se adaptaban a las botas de todos. Bowers podría haber utilizado tranquilamente los esquís de otra persona.

Tras la elección del equipo, Scott entregó una serie de mensajes a Teddy Evans para que los llevara de regreso a la base del cabo Evans. Uno de los mensajes era para Meares, con una actualización de sus instrucciones anteriores sobre lo que debía hacer con los equipos de perros. Según las nuevas instrucciones, que cancelaban las anteriores, Meares debía salir a la Gran Barrera para encontrarse con Scott entre los 82° y los 83°, a mediados de febrero.

Oates también entregó una carta a Evans, para su madre: «Temo que la carta que escribí desde el refugio estaba repleta de quejas—confesó Oates en la misiva—, pero me preocupaba mucho empezar el viaje con aquellos ponis. Si llegara a pasarme algo durante este viaje, cosa que dudo —prosiguió—, pide mi diario de viaje. En la contracubierta he anotado instrucciones para que te lo envíen, pero te ruego que recuerdes que cuando un hombre lo está pasando mal, pronuncia palabras duras sobre los demás, de las que se puede llegar a arrepentir».

Teddy Evans, Bill Lashly y Tom Crean siguieron al grupo de Scott rumbo al polo durante algunas millas, para comprobar que el trineo funcionara bien con la tracción de cinco hombres. Por fin, el 4 de enero de 1912 se despidieron de sus compañeros.

«Me temo, Teddy —dijo Oates a Evans—, que no tendrás que enfrentarte a muchas cuestas en el viaje de regreso, pero el viejo Christopher os espera en la barrera, para que os lo comáis cuando lleguéis.» Teddy Evans vitoreó a los hombres de Scott, mientras se alejaron rumbo al sur. Aún no habían visto rastros de los noruegos, el sol brillaba y el cielo era azul.

Cabe preguntarse si el sistema de tracción de cinco hombres era efectivo para tirar del trineo.

«Todos los nuestros iban en esquís —escribió Bowers—, excepto yo. En primer lugar amarré mi arnés al arco central, pero después me amarré al cazonete del trineo, para tirar por el centro entre las huellas del capitán Scott y el doctor Wilson. Descubrí que éste era el mejor lugar, ya que yo avanzaba a mi propio ritmo.» «A Bowers le cuesta un poco seguir a pie el

ritmo de los esquiadores —comentó Scott—, pero da la impresión de ser incansable. Es maravilloso comprobar cómo, gracias a Evans —añadió—, puede estibarse todo el material en un trineo tan pequeño. Me preocupaba la idea de tirar de todo el material, pero me he alegrado al comprobar que no ha sido tan difícil. Bowers avanza a pie entre Wilson y yo, un poco retrasado respecto a los demás. Sin embargo y a pesar de que tiene que esforzarse para seguirnos, no nos retrasa ni nos estorba en absoluto.»

Seis días más tarde, Scott loaba aún más a Bowers: «No hay nada que le parezca excesivo o inoportuno, ninguna tarea que sea demasiado ardua para él. No es fácil lograr que se retire a descansar en la tienda; parece ser inmune al frío, y en las noches se dedica a escribir en su diario y a realizar complejos cálculos, cuando los demás ya duermen».

Bowers siguió avanzando a pie sin rechistar, sin entorpecer la marcha de los esquiadores y sin bajar el ritmo en ningún momento. Con o sin esquís, era el más resistente de los expedicionarios. Sé muy bien que los que tenemos las piernas largas solemos lamentarnos al comprobar que compañeros más bajos y más robustos tiran de sus trineos con la fuerza de una locomotora. He competido con y sin esquís con Mike Stroud, que tiene las piernas mucho más cortas pero también más fuertes que las mías, durante miles de millas. Tanto Bowers como Mike Stroud se quejaban sin cesar de la desventaja que suponía tener las piernas cortas.

Dos días después de la llegada de un quinto hombre a la tienda de campaña, Scott comentó que el tiempo que dedicaban a la preparación de la comida había aumentado unos treinta minutos por día y que por consiguiente, también había aumentado mucho el gasto de combustible. Según mi experiencia, treinta minutos adicionales suponían un aumento excesivo, que sólo se podía deber a los efectos de la alteración de la rutina en la tienda. A medida que el grupo de Scott se fue adaptando a la nueva rutina de cinco hombres, es probable que agilizaran sus operaciones y que como mucho, invirtieran unos diez minutos adicionales en las tareas culinarias. Es posible consultar pruebas de esta mejora en los registros meteorológicos de la expedición (del 3 de noviembre de 1911 al 12 de marzo de 1912), hallados en la tienda en la que murió Scott y completados con diligencia por Bowers. Los registros incluyen las horas precisas en las

que instalaron sus campamentos y se detuvieron para preparar el almuerzo cada día, así como el número de millas que recorrían al día; con el aumento a cinco hombres tirando del trineo, la distancia recorrida por día aumentó de forma radical.

«Nuestra comida sigue satisfaciendo a todos —comentó Scott, tres días después de salir—. ¡Qué suerte haber encontrado una fórmula tan ideal para las raciones! Nos sentimos muy a gusto en la tienda doble... Los sacos de dormir aún están en buen estado...No puedo exagerar la admiración que siento por mis compañeros.» Siguieron avanzando rumbo a las extensiones desconocidas de la meseta. Cada hombre estaba envuelto en su ropa de abrigo y en sus propias ideas, lamentos y dolencias. El sol no amanecía ni se ponía, pero por las noches se acercaba al horizonte a la derecha de los hombres. A continuación se desplazaba con una tremenda lentitud, hasta que al mediodía los hombres podían seguir el camino que marcaban sus propias sombras, que se convertían en una especie de compás inverso que señalaba directamente al polo Sur. Después del mediodía, aún con mucha lentitud, las sombras empezaban a girar a medida que el sol se desplazaba hacia la izquierda de los hombres.

«Nuestro avance es terriblemente monótono», escribió Scott. Tenían los labios agrietados, quemados por el sol y sangrientos, mientras sufrían los efectos combinados de los rayos ultravioleta y el viento polar. «No puedo distinguir si sufro de congelación en la cara —comentó Bowers—, ya que toda ella está cubierta de escamas, así como mis labios y mi nariz.» «Este es el peor sastrugi esculpido por el viento que he visto jamás —declaró Wilson, el artista—. Está recubierto por una capa de cristales de hielo que parecen aulaga... Todos forzamos la vista para ver algo en el hielo... Tenemos las bocas y las barbas llenas de hielo... y las manos también se nos congelan al sujetar los bastones de los esquís.»

Años más tarde, Cherry-Garrard escribió sobre sus compañeros fallecidos y declaró quedas anotaciones escritas en sus diarios en la meseta reflejaban sus esperanzas; sólo les faltaba una semana de viaje para alcanzar el polo y tenían la fundada esperanza de ser los primeros en llegar al fin del mundo. «Oí a Scott mencionar la posibilidad de regresar en abril —comentó Cherry-Garrard—, y aseguró que llevaban comida suficiente para

alargar el viaje sin tener que recortar las raciones.» Más adelante, Cherry-Garrard reiteró la misma opinión: «El equipo polar de cinco hombres disponía de raciones abundantes en el trineo y los depósitos. Además, contaba con unas buenas provisiones de carne de pony».

El 6 de enero, a 3.200 metros de altitud, se toparon con una región plagada del peor sastrugi que se habían encontrado hasta entonces, «un mar de olas con forma de anzuelos» por el que era imposible avanzar con esquís. Las condiciones no mejoraron el día siguiente, y cuando cargaban los esquís en el trineo se arriesgaban constantemente a romperlos con las volcaduras. Scott decidió dejar los esquís en un depósito, pero las condiciones del terreno mejoraron y hubo que regresar a buscarlos. Sólo perdieron una hora, pero Scott había aprendido ya la lección. «Después de esto —escribió—, siempre debo llevar los esquís.»

Amundsen había cometido el error durante su viaje al polo, al dejar todos los crampones en un depósito por el camino. «Sin ellos es prácticamente imposible escalar en hielo —escribió Amundsen más adelante—. Me pasaron un millón de ideas por la cabeza. ¿Podría haber perdido la oportunidad de alcanzar el polo, por culpa de una idiotez de ese calibre?»

El 7 de enero, Scott se quedó consternado al comprobar que Taff Evans padecía «un corte profundo en la mano; espero que no le ocasione problemas». «Evans se cortó el nudillo hace unos días, durante nuestra estancia en el último depósito —escribió Wilson—. Hoy tiene la herida repleta de pus.» En el año 1993 tuve la suerte de tirar de un trineo en la Antártida junto con un médico que sabía exactamente cómo tratar las acumulaciones de pus típicas de las regiones polares. Recuerdo haberle observado una noche, mientras se operaba un absceso hinchado en su propio pie. «Le observé con una fuerte admiración —escribí entonces—, mientras se anestesiaba con una inyección de xilocaína y hundía un bisturí en la hinchazón, con cortes profundos en diagonal. El pus chorreó de la herida y la hinchazón descendió casi de inmediato. A continuación, Mike se vendó el talón y guardó el equipo médico. No sé si él se mareó en algún momento, pero desde luego, yo sentí náuseas.»

El 8 de enero, sin poder avanzar por culpa de un temporal, Scott comentó de nuevo el caso de Evans: «Esta mañana le han cambiado las vendas y es probable que este descanso les convenga... Evans es un trabajador incansable y muy inteligente. Sólo ahora me doy cuenta de lo mucho que le debemos: las botas de esquí y los crampones se han convertido en una bendición para nosotros... El ha sido responsable de cada trineo, de las cargas, de las tiendas de campaña, los sacos de dormir y los arneses... Ahora, además de supervisar el ensamblado de la tienda, se adelanta a los acontecimientos y organiza la carga del trineo». Este último comentario sugiere que la herida de Evans en el nudillo no había evolucionado aún lo suficiente como para impedirle que lidiara con elementos congelados del equipo y apretara las cinchas.

En una ocasión, Debenham describió el nivel de energía de Scott: «El capitán recurría a dos frases que indicaban un período de marchas forzadas —escribió—. Cuando decía "vamos allá" o "hoy creo que cogeremos un buen ritmo", sabíamos que nos esperaba alguna hazaña insólita en la cantidad de millas recorridas, sin prestar mucha atención al clima ni a los demás obstáculos».

Durante estos días en la meseta, Scott cogió un muy buen ritmo con la ayuda de sus cuatro corpulentos compañeros. El 9 de enero llegaron a los 88° 25', a noventa y cinco millas del polo y Scott anotó en su diario la palabra «record». «Hemos superado la plusmarca establecida por Shackleton —escribió—. De aquí en adelante todo es nuevo.» Exactamente tres años antes y tras un viaje épico, Shackleton, Wild, Marshall y Adams habían tenido que dar la vuelta en aquel punto, para regresar al campamento. «Hemos llegado al final de nuestras posibilidades —escribió entonces Shackleton—. A pesar de los pesares, lo hemos hecho lo mejor que hemos podido.» Habían superado la marca anterior, establecida por Scott, en casi cuatrocientas millas. Para llegar tan lejos se habían arriesgado mucho con las pocas provisiones que les quedaban y con las condiciones meteorológicas, pero les había acompañado la suerte.

Años más tarde, Shackleton describió a Scott como «el hombre más audaz que he conocido en mi vida». Es evidente que ambos eran individuos valientes que no dudaban en correr riesgos calculados, pero al tomar la

decisión de seguir hasta el polo, Scott no se estaba arriesgando tanto como lo había hecho Shackleton al establecer su plusmarca meridional. Así como Shackleton se había aventurado hacia el sur por territorios desconocidos, ahora le tocaba a Scott. Shackleton había descrito la sensación que le provocaba el hecho de abrir camino: «Pocos hombres tienen la fortuna de ver tierra que jamás ha visto otro ser humano... Nadie de los presentes sabíamos lo que encontraríamos al dirigirnos al sur». Scott siguió forzando la marcha, pero la superficie de la nieve no le favorecía en absoluto: «Jamás había tenido que tirar con tanta fuerza —escribió—. El trineo rechina y se queja... ¿Seremos capaces de seguir así durante otros siete días? Ninguno de nosotros se había tenido que enfrentar a una labor tan ardua como ésta».

El 10 de enero, a pesar de ser «reacios a dejar víveres en esta enorme planicie», instalaron un depósito de provisiones para el camino de regreso, a noventa y una millas del polo. Tras dejar raciones suficientes para una semana y todo el material que no fuera imprescindible, lograron aligerar la carga en unos cincuenta kilos. Sin embargo y a pesar de la reducción de peso, durante los siguientes cuatro días siguieron teniendo grandes dificultades para cubrir una distancia aceptable, por culpa de la superficie áspera y llena de cristales de hielo.

En su libro titulado El peor viaje del mundo, Cherry-Garrard afirma que los cristales de hielo son el peor enemigo de los expedicionarios: «Una y otra vez —escribió—, los diarios de los hombres mencionan los cristales: cristales que caen del cielo, cristales que recubren el sastrugi, cristales que se posan sobre la nieve... Cristales arenosos, que además de reflejar el sol convierten la experiencia de tirar del trineo en una pesadilla». El 12 de enero, a unas cuarenta millas del polo, los diarios de los expedicionarios empezaron a reflejar otra fuente de molestia. «Hoy en el campamento —explicó Scott—, todos teníamos frío y supusimos que se trataba de un frente frío, pero comprobamos con sorpresa que en realidad, la temperatura había subido con respecto a la de anoche, cuando logramos relajarnos a la luz del sol. Es un misterio que sintamos más el frío; en parte debe de ser por culpa del cansancio de la marcha, pero en parte es la humedad del aire.» Dos días más tarde, Scott añadió otro comentario al respecto: «Hoy a la hora de comer hemos vuelto a sentir el frío... todos teníamos los pies helados,

aunque eso se debía sobre todo al estado raído y desgastado de nuestras finnesko. Unté un poco de grasa bajo la piel de las botas y comprobé que la diferencia era considerable. Oates parece estarlo pasando peor que los demás con el frío y el cansancio, pero todos estamos aún en muy buena forma».

«Creo que la carne seca del desayuno me ha sentado mal —escribió Oates el 15 de enero—, porque durante la marcha de hoy me he deprimido y he extrañado mucho mi casa.»

Aquel día se encontraban a punto de alcanzar el éxito y emprendieron la marcha con buen humor. «Es fantástico pensar que nos bastaría con dos buenas jornadas de marcha para plantarnos en el polo —escribió Scott—. Creo que ahora es algo seguro y lo único que temo es la terrible imagen de la bandera noruega, ondeando antes que la nuestra en el polo.»

En aquel momento, los cinco expedicionarios británicos estaban convencidos de llevar la delantera en el viaje al polo. Creían que los noruegos debían de estar detrás de ellos, o que habían sufrido algún percance que les había obligado a regresar. Todas las líneas de longitud convergían en los 90° sur y era impensable que los noruegos pudieran llevarles ventaja, ya que no se habían cruzado con sus huellas ni una vez. Suponían que los hombres de Amundsen habían seguido la misma ruta que ellos, por el glaciar Beardmore.

Aquella última semana, la temperatura media descendió unos 18°C y anunció el fin de la corta temporada veraniega en el polo. Sin embargo, en las condiciones relativamente cálidas de la tienda de campaña, por una vez los hombres no pensaban en el frío, sino en los dos días de camino que les separaban del polo Sur. La mañana del 16 de enero lograron cubrir una distancia de siete millas y media. «Hoy hemos salido de buen humor», escribió Scott. Acababa de tomar la lectura del teodolito, que confirmaba que sólo les faltaban dieciocho millas de camino. «Esperamos llegar mañana a nuestro destino», añadió. A las dos de la tarde, aproximadamente, iniciaron un largo tramo de bajada bajo un cielo despejado, en el que dos falsos soles y una gran aureola flanqueaban el sol. Todo iba muy bien.

A las cuatro de la tarde, Bowers escudriñó el horizonte e informó a sus compañeros que le parecía ver un hito de nieve apilada. Es probable que

sintieran una terrible angustia ante la posibilidad de que alguien se les hubiera adelantado. Sin embargo, Bowers dijo que quizá no había sido más que un efecto óptico del sol en el sastrugi. Imagino que debían tener el corazón en un puño, con la esperanza de que no fuera lo que más temían. A medida que se acercaban, todos debían tener la vista fija en aquel objeto, esperando que se tratara de un espejismo.

«Pronto comprobamos que aquello no era un elemento natural del paisaje», explicó Scott.

El «hito» se fue transformando en un punto negro y por fin echó por tierra los sueños y las ilusiones de los expedicionarios, cuando comprobaron que se trataba de una bandera negra. Cuando alcanzaron la bandera, vieron los rastros de un campamento, con huellas de trineos, esquís y perros. «Aquello nos reveló la verdad —escribió Scott—. Los noruegos se nos han adelantado y han alcanzado primero el polo. Ha sido una desilusión terrible y lo siento mucho por mis leales compañeros.»

«No era fácil determinar la antigüedad de las huellas —explicó a su vez Wilson—, pero es probable que tuvieran por lo menos un par de semanas, quizá tres o incluso más... Acampamos en aquel lugar para comentar la situación.» «Lo siento mucho por el capitán Scott —comentó Bowers en una carta a su madre—, que se lo ha tomado muy bien. Ahora regresaremos a casa, pero estoy seguro de que te alegrarás de que haya llegado a este lugar.»

Su ruta había convergido con la de los noruegos, pero no quisieron perder la esperanza y decidieron que quizá Amundsen se había equivocado con la situación exacta del polo, por culpa de algún error de lectura o de instrumentos. Los británicos se dedicaron a anotar múltiples lecturas del sol y emprendieron su propio camino hacia el polo. Montaron un campamento, y el 17 de enero salieron en varias direcciones sin dejar de comprobar su posición, enfrentándose a un viento de fuerza seis y a una temperatura de —30° C. «Fue la jornada más fría que recuerdo —escribió Wilson—. Era difícil evitar que se congelaran las manos, a pesar de los guantes dobles de lana y piel... El día fue glacial.»

El sol salía de vez en cuando y Bowers aprovechaba para anotar lecturas del ángulo del sol. «A juzgar por la dirección de los rastros de Amundsen —

escribió Wilson—, es probable que haya llegado a un punto que diste unas tres millas del polo... Pero en cualquier caso, nadie puede negar su derecho a afirmar que fue el primero en llegar. Nos ha vencido, porque planteó su expedición como una carrera contra nosotros... Nosotros hemos hecho lo que veníamos a hacer, según el programa que teníamos marcado.» El viento glacial de aquel día congeló las narices y las mejillas de Oates, Evans y Bowers, mientras que la congelación que sufrió Evans en las manos fue lo bastante grave como para detener la marcha durante una hora. A pesar del frío, tomaron diez fotografías de un carrete en el polo, Bowers anotó numerosas lecturas del teodolito y complejos cálculos aritméticos. Scott y Bowers calcularon que la posición exacta que habían alcanzado era 89° 59' 14" sur. Instalaron ahí la bandera británica.

Cuando Debenham estudió los cálculos que realizaron en el polo, un año más tarde, declaró que contenían «un error máximo de más o menos 30" (u 800 metros).

«¡Santo Dios! —exclamó Scott, en unas palabras que se han citado a menudo—. Este lugar es terrible, lo bastante inhóspito para haber sufrido sin la recompensa de ser los primeros en llegar.» Basta con comparar las palabras de Scott con las del compañero de Amundsen Bjaaland, escritas treinta y tres días antes: «Hemos alcanzado nuestra meta más deseada y lo mejor es que somos los primeros en hacerlo: no hay una sola bandera inglesa a la vista». Los noruegos bautizaron la meseta polar en honor de su rey, Haakon VII, ajenos al hecho que Shackleton había puesto a la planicie el nombre de su propio rey, años antes. A continuación, sacrificaron uno de los perros que les había llevado hasta el polo y se lo comieron. A mediados del verano polar, los noruegos habían disfrutado de condiciones climáticas ideales cuando más las habían necesitado.

Los hombres de Amundsen alcanzaron el polo el 14 de diciembre de 1911, pero cuando Scott llegó tres semanas más tarde, empezaban a sentirse los primeros fríos del invierno. En los días posteriores a su llegada al polo, los diarios de los noruegos están repletos de comentarios como «un tiempo ideal para viajar en trineo», «El clima es fabuloso» y «hemos disfrutado de ocho días seguidos de sol». Amundsen había preparado un viaje al polo que era ante todo una carrera y como tal, había resultado ser una aventura audaz

y profesional, que había disfrutado de una buena dosis de suerte y que había sacado mejor provecho que ninguna otra expedición de los trineos con perros. Sin embargo, el siguiente equipo en descender por el glaciar Axel Heiberg décadas más tarde, un equipo neozelandés dirigido por el británico Wally Herbert que utilizaba perros, expresó una visión más crítica de la hazaña de los noruegos: «Amundsen sólo había tomado dos fotografías y en ninguna de las dos se aprecian las cascadas heladas. No trazó mapas, no esbozó las rutas que seguía... No hubo más remedio que redescubrir una ruta de descenso por el Axel Heiberg».

La expedición de Scott había logrado más éxito que cualquiera de sus antecesoras, pero se había enfrentado a una meteorología especialmente adversa. Asimismo, no se había planeado como una carrera y se había visto obligado a competir cuando fue demasiado tarde para hacer algo al respecto, pero había logrado completar un programa científico y geográfico muy valioso. A pesar de que tuvieron que recorrer ciento veinte millas más, en las duras condiciones de la meseta polar, a pesar de lo difícil que era tirar de sus propios trineos y de lo inoportunos que habían resultado ser los temporales, los hombres de Scott sólo habían tardado veinte días más en alcanzar el polo que un equipo formado por los esquiadores y conductores de trineos con perros más expertos del mundo. Habían llegado en segundo lugar, pero dado el esmero que había dedicado Amundsen a ocultar sus planes, ¿cómo le habrían podido vencer?

En la tienda que dejaron los noruegos cerca del polo, Scott encontró una carta de Amundsen, dirigida a él:

Estimado capitán Scott:

Es probable que sea usted el siguiente en pisar esta área tras nosotros, así que le pido que reenvíe la presente al rey HaakonVII. Si puede aprovechar alguno de los artículos que hemos dejado en la tienda, le ruego que lo utilice sin reservas. Le saludo con afecto y le deseo un viaje de retorno seguro.

Cordiales saludos,

Roald Amundsen.

Los objetos en cuestión se trataban de un par de guantes, que recogió Bowers. Amundsen fue muy sensato al dejar la nota para Scott, ya que no podía estar seguro de llegar con vida a su campamento; las grietas en el hielo no suelen respetar a nadie, aunque sean conquistadores del polo. «Ni siquiera en un momento tan trascendental expresó Scott animosidad hacia Amundsen —escribió Gran más adelante—. Al contrario, expresó su admiración por la eficacia de los noruegos al completar con éxito su misión.» Bowers había completado el último tramo «tirando del maldito trineo» sin esquís escribió sobre el estado general de los expedicionarios: «Me alegro de afirmar que aún me quedan fuerzas y estoy en forma... Aunque evidentemente, ninguno de nosotros tiene las mismas fuerzas que antes y al final de una larga jornada de marcha, el agotamiento es considerable, especialmente si la superficie ha sido difícil. Sin embargo, tras una buena cena y una noche de descanso, por la mañana estamos como nuevos. Las raciones son excelentes... Hemos logrado alcanzar el polo y si hay una expedición que puede jactarse de haber costado sudores, ésa es la nuestra». Sin embargo, no habían completado más que la mitad del viaje. Afortunadamente, ninguno de aquellos hombres tenía el poder de vislumbrar el futuro.

16

Indicios de tragedia

«Bueno, hemos tenido que despedirnos del objetivo que tanto nos ilusionaba —escribió Scott el 19 de enero de 1912—, y ahora tenemos que enfrentarnos a otras ochocientas millas de recorrido... ¡sin el solaz de nuestras ensoñaciones!»

Emprendieron el camino de regreso hacia el norte, para regresar al cabo Evans o si llegaban a tiempo, reunirse con el Terra Nova, que había llegado al mar de Ross el mismo día que ellos habían alcanzado el polo. Tanto Scott como Amundsen deseaban informar al mundo de la noticia cuanto antes por telegrama y ambos opinaban que podrían hacerlo antes que su rival.

Cuando Scott llegó al polo, sólo se encontró con una tienda vacía dejada por los noruegos, pero a partir de octubre de 1956 se instaló ahí un campamento permanente. Cuando visité los refugios del polo con Mike Stroud en 1993, utilicé una radiobaliza que informaba al equipo en Inglaterra de nuestra posición exacta, por satélite. Llegamos el 16 de enero a las seis de la tarde y en el momento de cruzar el polo, pasamos inmediatamente al 17 de enero. Al igual que lo había hecho Scott exactamente ochenta y un años antes, avanzamos 24 horas en un instante al cruzar la línea del cambio de fecha. Pasamos una hora en nuestra tienda de campaña en los 90° sur, mientras la mayoría de los ocupantes del refugio polar dormían. Con el viento que soplaba, la sensación térmica era de —90°

C. Ajusté la variación magnética de mi compás, para preparar el viaje rumbo al glaciar Beardmore. Es probable que Bowers, el navegador de Scott, hiciera lo mismo pero con un valor un poco diferente, ya que el polo magnético se desplaza constantemente.

Como parte de su programa científico, Mike nos pesó a ambos con su pequeña báscula. El esfuerzo necesario para desnudarse en una tienda que medía un metro veinte de altura, para hacer equilibrios con un pie en la báscula y con la temperatura bajo cero fue motivo de diversión durante unos instantes, hasta que Mike me informó de que había perdido veinte kilos de peso. En los pasados sesenta y ocho días de viaje había perdido un veinticinco por ciento de mi peso corporal, y me había quedado prácticamente sin grasa corporal, que era esencial para proteger el organismo del frío. El estado de Mike era parecido y estoy convencido de que también lo era el de los hombres de Scott. Dependemos de nuestra grasa corporal como aislante, a diferencia de otros primates que cuentan con un pelaje que les abriga. Durante el trayecto hacia el polo habíamos sentido frío en numerosas ocasiones, pero nada que se comparara al frío glacial que sufrimos después de alcanzar el polo, durante el largo y agotador viaje hacia el glaciar Beardmore.

«Creo que Oates está sufriendo más que los demás los efectos del frío y el agotamiento», declaró Scott, tres días después de partir del polo. «Uno de mis dedos gordos del pie ha ennegrecido —explicó a su vez Oates—. Espero que no me impida continuar con la marcha.»

Pronunciaba estas palabras el 20 de enero, el mismo día —aunque con muchos años de diferencia— en que mis dedos se llenaron de dolorosas ampollas. Puedo identificarme con Oates, ya que recuerdo la tortura que suponía ponerse las botas por la mañana. Por lo general, el desayuno de avena y café caliente era el mejor momento del día, «pero lo estropeaba la cuenta atrás hacia el instante en que debía ponerme unos calcetines, con cuidado para no lastimar demasiado mis pies maltrechos. Cuando las fibras del tejido rozaban los nervios de las zonas descarnadas, apretaba con fuerza los dientes. A continuación me enfrentaba a la rigidez imperturbable de las botas y al principio de un suplicio de doce horas, en el que sólo podía pensar en una cosa: el momento de quitarme las botas».

La meseta no me había tratado nada bien, tal como demuestra la siguiente descripción que escribió Mike tras su reconocimiento:

Tenía un aspecto envejecido, flaco y demacrado. Cuando se sentó sobre unas nalgas huesudas, comprobé que sus largas piernas estaban en peor estado que las mías y que sus pies estaban en un estado lamentable. Tenía la cara macilenta, con un aspecto casi anciano, mientras sus párpados pesados ocultaban unos ojos de mirada apagada. Tenía las facciones hinchadas y desdibujadas, mientras que sus labios estaban cortados y resecos. La congelación había dejado señales de su presencia, con ampollas en las orejas y una mancha en carne viva bajo uno de sus ojos. La sufrió al quitarse las gafas protectoras cuando aún estaban soldadas a su cara por la congelación. Cuando empezamos el viaje tenía algunas entradas, pero ahora se le caía el pelo a mechones.

«Durante las paradas en los campamentos —explicó Wilson—, nuestras manos jamás se calientan lo bastante como para realizar esbozos y menos ahora que el clima está tan frío y ventoso.» El viento del sur soplaba sin parar de fuerza cuatro a fuerza seis y la temperatura media era de —21°C. Al principio vieron muchos de los hitos instalados por los noruegos, más pequeños que los que instalaban ellos, sin embargo no tardaron en separarse de las huellas de aquella expedición. La ventisca había empezado a redistribuir la nieve de la superficie y a borrar cualquier rastro, así que apenas lograban ver sus propios hitos a una milla de distancia. Todos buscaban la presencia reconfortante de sus propias huellas de la ida, para encontrar sus depósitos de víveres en una extensión monótona y ondulada, en la que un error podría tener consecuencias fatales.

Cada vez que el sol era visible en su cénit a mediodía, Bowers se detenía para medir su altura y calcular la latitud en la que se encontraban. Parece una operación sencilla, pero he padecido algunos de mis peores momentos de frío en las regiones polares con un teodolito. Basta con soltar un poco de aliento para que se empañe el visor con escarcha. Si una ceja roza los componentes metálicos se queda pegada. Si las abundantes capas

de ropa rozan el trípode, hay que dedicar algún tiempo a realinear los niveles con cuidado.

Cuando soplaba el viento predominante del sur, con fuerza pero no demasiada, los cinco hombres convertían el toldo de la tienda de campaña en una vela de fortuna, con un mástil improvisado con un bastón de esquí. La ayuda les venía muy bien porque abundaban las temidas zonas de cristales de hielo, que convertían el progreso con los trineos en una pesadilla. Con vientos que llegaban a fuerza seis, a veces los hombres tenían que atravesar el trineo para evitar que volcara. Lograron avanzar más que nunca y recorrían distancias totales de dieciséis millas diarias y más, pero la mano de Evans empeoraba y ya tenía las puntas de cinco dedos gravemente afectados por la congelación.

Ahora que el equipo se dirigía hacia el norte, Scott se enfrentaba a un dilema. Durante el trayecto rumbo al sur, había elegido viajar en las horas diurnas para tener el sol del mediodía a sus espaldas, proyectándose su directamente hacia el sur. Si quería lograr ahora el efecto contrario, tendría que pasar las doce horas de viaje a la «noche» estival, para evitar que el sol les deslumbrara de cara. Sin embargo y a pesar de que Scott prefería la opción de viajar de noche, sabía que tenían que aprovechar al máximo cada grado de temperatura adicional, tanto para conservar el calor corporal como para beneficiarse de las mejores condiciones de la nieve para los patines del trineo, aunque eso supusiera viajar de día. Asimismo, para cambiar del día a la noche tendrían que realizar pequeños cambios graduales durante una semana, ya que detenerse en seco durante doce horas sería una pérdida inaceptable de un tiempo del que no disponían. Siguiendo este método, lograrían completar el cambio poco antes de alcanzar la orilla de la meseta, donde tendrían que enfrentarse de nuevo a las grietas.

Wilson era más propenso a padecer la ceguera temporal provocada por la nieve, en parte por los esbozos que realizaba cada vez que se topaban con una nueva formación rocosa. «Por la tarde tuve que avanzar a pie —escribió Wilson el 25 de enero—, ya que el estado de mis ojos no me permitía seguir con esquís... Por las noches me administraron $ZnSO_4$ y cocaína en los ojos, pero aun así el dolor no me permitía dormir.» Bowers utilizaba los esquís de Wilson. Cuando la bruma y la ventisca ocultaban los hitos y los rastros del

viaje de ida, era fácil caer presa del pánico. A pesar del retraso que provocaba, a menudo se quitaban los arreos y salían en abanico hasta dar con un resto de sus huellas anteriores. Con todo y aquellos retrasos, la llovizna helada, el frío cada vez más atroz y el hecho de que uno de los expedicionarios no llevaba esquís, lograron recorrer una distancia espectacular en la meseta, con totales diarios que alcanzaban de dieciocho a diecinueve millas y media. Tirando de los trineos con tracción humana lograron un promedio de catorce millas diarias, comparadas con las quince millas que lograba Amundsen con sus perros. Además, Amundsen viajó con temperaturas que en promedio eran diez grados más altas y aun así, sus hombres se quejaban del frío atroz. No tenían que tirar de sus trineos y por consiguiente no sudaban, lo que les permitía llevar pieles de animales, que eran un aislante térmico mucho mejor.

En 1993, Mike y yo tirábamos de cargas mucho más pesadas que las del equipo de Scott, así que incluso a —51 °C sudábamos y llevábamos atuendos de algodón aún más finos que los de Scott y compañía. Al igual que ellos, a medida que descendía la temperatura estábamos obligados a tirar con más fuerza, para que la sangre siguiera bombeando. En circunstancias como aquélla, lo último que quieres es que un miembro del equipo retrase a los demás ya que incluso una pausa muy breve puede provocar la hipotermia en un santiamén.

Desgraciadamente, sólo una semana después de alcanzar el polo, el equipo de Scott tenía dos bombas de relojería. El 23 de enero, Scott comentó que Evans no se encontraba nada bien. «Creo que Wilson, Bowers y yo estamos tan en forma como es de esperar en estas condiciones —comentó Scott—. A Oates le da frío en los pies. Por uno u otro motivo, ¡me alegraré de alejarme de la meseta!» Ese mismo 23 de enero, Scott evaluó el estado de uno de sus hombres: «No me cabe duda de que Evans está agotado... Tiene ampollas en los dedos y su nariz ha sufrido los estragos de la congelación. Se muestra terriblemente enojado consigo mismo, lo cual no es una buena señal». «Hoy Evans ha perdido dos uñas —explicó Scott siete días más tarde—. Sus manos están en pésimas condiciones y me ha causado una gran sorpresa comprobar que la situación le está desanimando.»

Desde la última ración de carne de pony, los expedicionarios no habían consumido alimentos con vitamina C (aunque entonces aún no entendían el concepto o la importancia de las vitaminas) e incluso las heridas más superficiales tardaban mucho en curarse. Es posible que Evans prefiriera evitar la carne de pony, servida prácticamente cruda, ya que era un poco puntilloso a la hora de comer, tal como había señalado Debenham en marzo de 1911, tras un viaje corto en trineo: «Cenamos hígado de foca frito en grasa de foca —explicó Debenham—, y estuvo excelente. Evans no quiso probarlo ya que el menor rastro de la grasa de foca le desagrada». Es probable que la aversión de Evans por la grasa de foca también le impidiera comer carne de foca durante el invierno anterior al viaje al polo, lo cual le convertiría en una víctima más que probable de dolencias como el escorbuto.

La ruta de Amundsen recorría más distancia en la Gran Barrera y menos en la meseta, así que sus hombres recorrieron menos millas y pasaron menos tiempo a gran altitud que el grupo de Scott. Tirar de un trineo en las alturas es una tarea aplastante; del reducido grupo de científicos que trabaja en la estación del polo Sur, aproximadamente uno al año necesita que le evacúen a nivel de mar por culpa de los problemas causados por la altitud y las dolencias pueden llegar a ser tan extremas como un edema cerebral. Los hombres de Shackleton pasaron mucho menos tiempo en la meseta que la expedición de Scott, pero bastó para que padecieran todos los síntomas habituales del mal de altura, incluidos los terribles dolores de cabeza, las hemorragias nasales y la falta de oxígeno. Todos los hombres de Scott debieron padecer del mal de altura, ya que en el aire enrarecido de las proximidades del polo, los 3.000 metros de altura de la meseta equivalen a 3.900 metros de altitud en cordilleras ecuatoriales. Uno de los efectos de la altura es la deshidratación, exacerbada por el mayor ritmo respiratorio y el ambiente seco. En la meseta, los hombres de Scott recibían la mitad del suministro de oxígeno que recibían en la Gran Barrera. Sus cuerpos ansiaban oxígeno, mientras sus pulsos se aceleraban y los hombres luchaban por respirar.

El mejor esquiador del grupo de Amundsen, y campeón nacional de Noruega, Olav Bjaaland, anotó sus impresiones sobre las condiciones en la

meseta: «Ojalá estuviéramos de regreso en la Barrera helada. Aquí cuesta respirar y las noches son endemoniadamente largas». «Las condiciones asmáticas en las que nos encontramos —añadió el mismo Amundsen—, durante las seis semanas que pasamos en la meseta fueron de todo menos agradables.»

«El aire enrarecido, las bajas presiones y la falta de oxígeno llegan a unos niveles —escribió a su vez Wilson—, a unos tres mil metros de altitud, en los que incluso un individuo sano y bien alimentado empieza a padecer los síntomas del mal de altura. Lo mejor en aquellas condiciones es no cansarse demasiado, pero si no queda más remedio de esforzarse, cada gesto requiere un esfuerzo enorme.» El conductor de un trineo tirado por perros gasta mucha menos energía que alguien que tira de su propio trineo y además, éste sufre una dificultad adicional al respirar, cada vez que el arnés le aprieta y le comprime el pecho. En 1993, a una altitud de 3.300 metros en la meseta y tirando cada uno de un trineo con 160 kilos de carga, que a menudo se quedaba encallado en los surcos del sastrugi, Mike Stroud y yo estuvimos a punto de tirar la toalla. Mike resumió a la perfección la sensación de impotencia que generaba el viento incesante, la deshidratación, el frío atroz y la enorme distancia que aún nos quedaba por recorrer, cuando dijo que teníamos el tanque vacío.

El primero fue Shackleton, el siguiente Amundsen y después de él, Scott; todos ellos tuvieron que superar una etapa en la meseta y ninguno la disfrutó. El grupo de Scott padeció las condiciones adversas durante más tiempo y con más frío, pero los expedicionarios lograron seguir avanzando sin retrasarse respecto al programa.

La capacidad de encontrar depósitos de víveres en una región sin rasgos distintivos del paisaje dependía en parte de la suerte, además de una buena dosis de sentido de la orientación. El factor suerte intervenía en las condiciones de visibilidad y en la falta de ventiscas que taparan las huellas del viaje de ida. Amundsen marcó algunos de sus depósitos con una línea de bastones que se extendía al este y al oeste, con un bastón cada milla hasta llegar a las diez millas de distancia. Yo siempre utilicé montículos de bloques de nieve, de un metro de altura como mínimo. Los hombres de Scott construyeron hitos dobles en cada campamento nocturno, y sencillos

en cada lugar en el que se detenían a comer. Sin embargo, si se acerca una ventisca en un momento poco oportuno, no hay nadie capaz de encontrar un poste o un hito a menos que se dé de bruces contra él. En condiciones de tormenta desaparecen todas las huellas, incluso las más frescas, así que no tiene mucho sentido dedicar el tiempo necesario para instalar largas filas de postes numerados. Quizá parezca una idea tremendamente eficiente, pero en la práctica suele resultar una pérdida de tiempo y eso no es algo que sobre en los viajes con trineo en aquella zona.

Scott logró dar con todos sus depósitos y jamás se quedó sin víveres mientras las condiciones le permitieron seguir avanzando. En dos ocasiones durante el descenso del glaciar Beardmore, Scott se encontró en medio de zonas repletas de grietas y en una ocasión, tuvo dificultades para encontrar un depósito. Sin embargo, acabó por encontrarlo sin la necesidad de dar la vuelta y deshacer el camino recorrido. Por otra parte en el glaciar Axel Heiberg, mucho más corto y con una mayor inclinación, Amundsen padeció una desorientación severa en dos ocasiones y en una, pasó de largo uno de sus depósitos; más adelante tuvo que enviar a dos de sus hombres de regreso, para que recuperaran los víveres. Por muy bien que una expedición señalice sus depósitos durante el viaje de ida, no hay forma de eliminar las preocupaciones durante el regreso por terreno peligroso, ya que la muerte acecha a cualquier equipo que no encuentre uno de sus depósitos.

El 29 de enero, uno de los esquís de Wilson se quedó enganchado en un surco y el expedicionario sufrió magulladuras en una pierna, cerca del depósito en el que habían visto por última vez al equipo de Teddy Evans. Con una pierna hinchada y adolorida, Wilson tuvo que seguir sin los esquís y se los prestó a Bowers, tal como habían hecho unos días antes. Bowers pudo recoger sus propios esquís del depósito el último día de enero. Aquel día había mucho sastrugi muy profundo y tanto Oates como Evans prefirieron avanzar sin esquís. Scott fue el único que logró esquiar todo el día y sin embargo el grupo logró recorrer una distancia de veintidós millas. Asimismo, en 1993, logramos algunos de nuestros días más productivos avanzando a pie, sin esquís, aunque ambos teníamos mucha experiencia como esquiadores. Esto desmonta el argumento de muchos de los críticos de Scott, que han sugerido que la falta de entrenamiento en los esquís era

una de las causas de su tragedia, así como el hecho de que Bowers tuvo que caminar y retrasó a los demás.

En la tienda de campaña, Wilson siguió con sus cuidados médicos de los demás expedicionarios. «Los dedos de los pies de Titus están ennegreciendo —comentó—, mientras que su nariz y sus mejillas tienen un tono amarillento. Cada dos días unto los dedos de Evans con vaselina bórica... Aún desprenden un olor dulce.» Se refería a la ausencia del característico olor a podrido que desprende la carne gangrenada. Durante un viaje ártico en los años ochenta, me despertó una mañana Mike Stroud y me informó de que debía llegar a un hospital cuanto antes, ya que la tienda de campaña olía a gangrena. Tenía razón y al cabo de una semana, de regreso en Europa, me injertaron piel del muslo para reponer la carne dañada de mi pie congelado.

Las manos de Mike padecieron un proceso parecido a las de Taff Evans, una semana después de partir del polo en 1993 y tras observar el sufrimiento de mi compañero, comprendo perfectamente el mal humor de Evans. «Las manos de Mike se han deteriorado —escribí en aquella ocasión —, tras los problemas que sufrió con los guantes, antes de llegar al polo... Tres de las ampollas principales en sus dedos han reventado y al caerse la piel muerta, ha quedado expuesta la carne viva, como si se tratara de salchichas rojas. Ha seguido ocupándose de preparar la cena y ha rechazado todas mis ofertas de ayuda... Al parecer, lo que más le duele es quitarse los guantes, ya que siempre se pega alguna fibra de la lana a la carne viva de sus dedos.»

A medida que los británicos se acercaban al depósito de los tres grados durante los últimos días de enero de 1912, a 180 millas del polo, Amundsen llegaba a su base en la bahía de las Ballenas. Ante el temor de que Scott se le hubiera adelantado, el noruego zarpó enseguida a bordo del Fram rumbo al norte, para llegar a una estación de telegramas y ser el primero en informar al mundo de su triunfo. Durante el resto de sus días guardó sus distancias con los demás y se convirtió en un hombre amargado, con una necesidad constante de lograr nuevos triunfos. Incluso llegó a enemistarse con su hermano León, quien siempre fue su mejor amigo y su más fiel partidario, hasta que se enfrentaron en una prolongada y acérrima disputa legal. Jamás perdonó a Hjalmar Johansen el conato de rebelión que había

protagonizado en su contra durante el viaje a la Antártida y aprovechó cualquier ocasión para humillarle. Por otra parte, Scott no tenía forma de saber si los noruegos habían llegado de regreso a su base o si habían fallecido durante el viaje. Tras su llegada al polo, los británicos no podían tener la certeza de que los noruegos sobrevivirían durante el viaje de regreso, ni de que ellos mismos llegarían con vida al cabo Evans. A pesar de la pierna de Wilson, de una lesión posterior en el hombro de Scott y de las dolencias de Oates y Evans, el grupo logró avanzar a un ritmo excepcional durante los primeros días de febrero. El 4 de febrero llegaron a la orilla de la meseta y vislumbraron los puntos negros de las rocas, que marcaban el inicio del glaciar Beardmore. Tras siete semanas de no ver más que hielo, la imagen de formaciones rocosas les alegró sobremanera la vista. «Fue como el inicio de una escala en tierra —explicó Scott—, tras una travesía marítima.»

«Desde nuestra llegada al depósito anterior —comentó a su vez Wilson —, hemos tenido un aumento de las raciones que nos ha sido muy grato. Sin embargo, los dedos de Evans siguen supurando y su nariz está en muy mal estado, con un aspecto atroz.» Progresaron a buen ritmo hasta el 5 de febrero, y para esa fecha habían descendido ya un tercio del glaciar. A continuación, se redujo a la mitad la distancia media que recorrían por día y Scott comentó que Evans se estaba quedando sin fuerzas. Después de dedicar tres días a sortear los campos de grietas de los bastiones meridionales del Beardmore, alcanzaron el depósito superior del glaciar. Ahí se encontraron con una nota de Teddy Evans, que había logrado encontrar el depósito sin problemas y casi al mismo buen ritmo que ellos. El maestro de las raciones, Bowers, se molestó al comprobar que les faltaba un día de raciones de pan bizcochado.

Los geólogos ausentes habían encargado a Wilson que recogiera una serie de rocas y fósiles del Beardmore y éste anhelaba organizar alguna salida, para recoger muestras. El 8 de febrero envió a Bowers a que recogiera muestras de roca dolerita de una formación próxima y el día 9, todos excepto Evans salieron de su campamento, instalado bajo el monte Buckley, para recolectar más muestras. Durante unas horas, disfrutaron de la calidez poco habitual de un día sin viento. «Hay vetas de carbón a todas

las alturas de los acantilados de arenisca —escribió Wilson—, además de piezas de carbón envejecidas con restos fósiles de plantas... hemos encontrado cosas magníficas en muy poco tiempo.» «Ha sido de lo más interesante —escribió Scott—. Wilson, con su buena vista, ha encontrado restos vegetales en varias muestras... La última ha sido una pieza de carbón con unas marcas hermosas de hojas, además de los restos visibles de sus tallos, que incluso reflejan su estructura celular.»

A pesar del breve descanso, que en opinión de Scott favorecería a Evans, el grupo logró avanzar un poco durante cada día que pasaron en el glaciar. El 10 de febrero sólo les quedaban raciones suficientes para dos días y debían encontrar el depósito siguiente en menos de tres jornadas de viaje. No esperaban tener ningún problema en encontrarlo, ya que lo habían instalado en el punto de encuentro entre tres riscos prominentes. Salieron del campamento de descanso rumbo a los picos imponentes del Cloudmaker, pero a unas veinticinco millas del depósito de víveres, los instintos del Scott como navegador le fallaron y los británicos iniciaron un descenso a los infiernos del hielo. Gracias a los extractos del diario de Scott y a las anotaciones realizadas por los demás expedicionarios, podemos revivir aquel paso por un laberinto digno del mismo demonio.

«Aún conservamos comida suficiente para dos días —escribió Scott la noche del 10 de febrero—. Si el tiempo no mejora mañana, habrá que avanzar a ciegas o reducir las raciones.» En realidad, según Cherry-Garrard aquellos dos o tres días fueron el único período de su estancia en la meseta y el glaciar en que el grupo de Scott no disfrutó de raciones completas.

A estas alturas de nuestra expedición de 1993, Mike y yo estábamos tan desnutridos como Scott y los suyos, pero nos habíamos visto obligados a reducir las raciones a la mitad para extender nuestra autonomía. No cabe duda de que Scott podría haber hecho lo mismo, de modo que quizá su situación durante aquellos dos días no fue tan terrible (e irresponsable) como podría parecer.

Una vez más, el crítico más acérrimo de Scott fue él mismo: «Este ha sido el peor día de todo el viaje —escribió el 11 de febrero—, y en gran medida ha sido por culpa nuestra.» Se refería a las dificultades a las que se había enfrentado el equipo para sortear un peligroso campo de grietas.

Como navegador, no cabe duda de que él era responsable de cualquier ruta que les llevara a una situación de peligro. Sin embargo, en esta misma zona el mejor escalador del mundo cometió errores mucho más graves. El gran alpinista italiano de los años setenta y ochenta, Reinhold Messner, era un maestro de la navegación a través de los campos de hielo más peligrosos del mundo. Tras su enfrentamiento con el campo del Cloudmaker en la década de los noventa, escribió las siguientes apreciaciones: «Miras a tu alrededor y sólo ves grietas. En una superficie de varios kilómetros cuadrados, no se ve más que los relieves del hielo del glaciar en todas direcciones y no se ve el camino de salida. Me enojé por culpa de una descripción inexacta de ruta que me habían proporcionado. Tras unos quinientos metros, creí haber encontrado una ruta segura y avanzamos con dificultades hacia la izquierda. Como ciegos, nos habíamos plantado en medio de los hoyos y los abismos, en un laberinto de torres heladas y grietas que medían más de doscientos metros de profundidad».

«En algunas ocasiones —anotó Scott—, parecía imposible encontrar un camino de salida de aquel confuso paisaje. La superficie irregular y repleta de grietas conducía a tramos con abismos enormes e imposibles de cruzar.» Como Scott, Messner también pasó cerca del Cloudmaker: «Tenemos que recorrer dos millas para avanzar cada milla hacia el norte —escribió—. No tenemos la menor vista de la ruta desde arriba. Tratamos de acercarnos al centro del Beardmore por las corrientes laterales. Pasamos tres horas en el hielo sólido con nuestros crampones, para llegar a una enorme catarata de hielo que no está marcada en ninguno de los mapas. Estamos atrapados. Deshacemos el camino andado. En algunos lugares, las grietas son tan enormes que cabría una iglesia entera en su interior». Messner había visto fotografías aéreas del Beardmore. Tenía los mejores mapas disponibles de las zonas de peligro y aun así, él y su compañero alemán Arved Fuchs, el principal explorador polar de su país, se embrollaron en unos campos de grietas que no dejan de transformarse constantemente. Como es lógico, Scott no tenía ningún mapa de la zona y se mostraba demasiado severo consigo mismo al declarar que «en gran medida ha sido por culpa nuestra».

En el año 1981, durante el primer descenso documentado del glaciar Scott, que se encuentra al este del Axel Heiberg, perdí el mapa y comprobé

las dificultades reales que suponía buscar una ruta en un campo de hielo desconocido.

Tras doce horas de pesadilla, Scott logró encontrar un camino de salida. «Ha sido una prueba de nuestra resistencia y de nuestra forma física, tras una cena frugal —escribió—. La hemos superado con éxito.» El 12 de febrero les animó encontrar huellas de su camino de ida, pero a continuación... «Un error fatal nos llevó a desviarnos hacia la izquierda y nos condujo a un laberinto espantoso de hoyos y grietas. A partir de entonces, la división de opiniones nos llevó a avanzar de forma errática y a las nueve de la noche, llegamos al lugar más espantoso de todos... Decidimos instalar el campamento; tras una cena muy escasa, sólo nos queda comida suficiente para un día de camino. Hay que llegar mañana... Ruego a Dios que el tiempo nos acompañe.» De encontrarme yo en aquella situación, habría reducido las raciones a la mitad. Es posible que Scott lo hiciera.

El día siguiente, sin que se hubiera despejado la niebla, por fin llegaron al extremo norte del campo de grietas y sin dejar de comprobar su posición con la silueta apenas visible del Cloudmaker, lograron dar con el depósito y los víveres. Una nota dejada por Teddy Evans daba a entender que a ellos también les había costado encontrar el camino en la zona del Cloudmaker. Scott se prometió a sí mismo que en adelante, controlaría más las raciones y conservaría una reserva para emergencias como aquélla. «Bowers tiene un ataque grave de ceguera provocada por la nieve —añadió, sobre el estado de sus compañeros—, y Wilson también está en mal estado. A Evans no le quedan fuerzas para ayudar con las labores del campamento.»

De los comentarios de Scott durante el tiempo en que estuvieron perdidos entre las grietas, el que más interesante me parece es el de «la división de opiniones nos llevó a avanzar de forma errática». Tras muchos años de navegar en zonas difíciles y peligrosas, yo decidí no pedir la opinión de los demás. Quizá parezca una actitud dogmática, arrogante o ambas cosas, pero confiaba plenamente en mi habilidad como navegante y poco en la de los demás. Asimismo, la indecisión democrática puede conducir a errores letales. Bowers, el principal navegador de Scott, había ofrecido una opinión sobre el capitán un mes antes, durante el ascenso del

glaciar Beardmore: «Scott es un maestro en la selección de rutas y gracias a él, hemos evitado muchas dificultades y situaciones peligrosas... Evita las orillas del glaciar y se mantiene alejado de la nieve. A menudo se dirige directamente hacia un caos aparente, pero de algún modo, en el momento en que parecíamos estar en un callejón sin salida, encontramos una vía abierta».

Estas palabras de alabanza a la habilidad de Scott como navegador correspondían al ascenso del Beardmore, pero el descenso fue muy diferente, tal como apreciamos en el tono del diario de Wilson durante los días de división de opiniones. «Nos metimos de lleno en un campo de hielo y vagamos por él sin rumbo durante horas y horas... Deberíamos haber pasado al oeste del gran cerro... Nos habríamos ahorrado todos los problemas del día de hoy.» Más adelante escribió otra valoración crítica: «De nuevo hemos pasado la mañana tratando de buscar atajos. Hemos acabado entre grandes grietas». Si Wilson hubiera tratado de poner en práctica las ideas que proponía, se habría dado cuenta de que las cosas no eran tan sencillas como le parecían a él. «Una de las grandes dificultades del Beardmore —escribió Cherry-Garrard— es que al ascender el glaciar se veían claramente los campos de hielo y se podían esquivar, pero al descender no había forma de determinar su posición hasta encontrarse en medio de una zona de grietas y entonces, era casi imposible decidir si era preferible girar a la izquierda o a la derecha para dar con la salida.» El amigo de Shackleton Frank Wild también había escrito su opinión sobre los campos de hielo del glaciar Beardmore: «Eran lugares terribles, con el mismo aspecto que un mar embravecido».

Tras su salida de los campos de hielo del Cloudmaker el 13 de febrero de 1912 y al acercarse a las montañas a la orilla del glaciar, Wilson dedicó una hora a recoger rocas, mientras los demás se adelantaban hasta el siguiente punto de acampada. Encontró muestras con restos fósiles de plantas que parecían helechos, y en total, Wilson y Bowers recogieron unos dieciséis kilos de muestras, que tendrían que transportar más de 400 millas en el trineo.

Shackleton había hecho lo mismo durante su estancia en el glaciar, tres años antes, pero a la luz del terrible destino que le esperaba al grupo, ¿fue

sensato dedicar una energía y unas horas valiosas a recolectar y transportar el peso adicional de las rocas? Si el coste humano fue importante, no lo fue menos en valor científico de las piedras en cuestión. Uno de los fósiles vegetales de Wilson resultó ser el de una planta llamada glossopteris, característica del gran continente del hemisferio sur. Para los geólogos, aquella muestra fue la primera evidencia de que unos 250 millones de años antes, la Antártida había formado parte del antiguo supercontinente de Gondwana, durante la era permiana. Si el peso adicional de los dieciséis kilos de rocas, incluido aquel fósil trascendental, hubiera afectado gravemente las posibilidades de Scott de sobrevivir, cabría preguntarse si mereció la pena llevarlas. Por principio, siempre es mejor eliminar cualquier peso superfluo de la carga del trineo, pero una diferencia de dieciséis kilos con la tracción de tres o cuatro hombres no supone una cuestión de vida o muerte.

El 16 de febrero, los hombres de Scott se desplazaban lentamente bajo el manto de una espesa niebla, pero se encontraban cerca del último depósito de víveres en el Beardmore: el depósito inferior del glaciar. «Taff Evans se desplomó —explicó Wilson—. Estaba mareado e indispuesto, incapaz de caminar o de esquiar junto al trineo, así que montamos el campamento.» Oates ofreció una visión más crítica del incidente. «Es increíble lo de Evans —escribió—. Ha perdido las agallas y se porta como una vieja, o peor. Está agotado por el trabajo realizado y no sé cómo piensa recorrer las más de cuatrocientas millas que aún nos faltan por recorrer. Nos será completamente imposible cargar con él en el trineo.» «Creemos que Evans se ha derrumbado del todo, incluso mentalmente —escribió a su vez Scott—. Su habitual personalidad independiente ha sufrido una transformación radical... Quizá todo salga bien si logramos alcanzar el depósito temprano mañana, pero es muy angustiante avanzar con un hombre enfermo.»

Con comida suficiente para un día de marcha y diez millas de distancia hasta el siguiente depósito, Scott no podía permitirse más retrasos. Permitieron a Evans que dejara de abrir camino y que siguiera el rastro del trineo, aunque se atrasaba cada vez más respecto a los demás. A Evans le costaba ajustar sus fijaciones con los dedos ensangrentados, vendados e

hipersensibles. La dificultad era comprensible, pero cada vez que se retrasaba para tratar de ajustar las fijaciones, debió de sentirse más frustrado, impotente y desesperado. Cuando llegaron al siguiente punto de acampada, no había señales de Evans y los demás regresaron para buscarle. «Le encontramos de rodillas en la nieve —escribió Oates—, en un estado lamentable. Era incapaz de caminar y los otros fueron esquiando a buscar el trineo vacío; le llevamos a la tienda, donde falleció a las doce y media de la noche.» «Fui el primero en alcanzar al pobre hombre —explicó Scott—, y me espeluznó su aspecto: estaba de rodillas, con la ropa completamente desaliñada, las manos congeladas, sin guantes y una mirada desquiciada. Cuando le pregunté qué le pasaba, respondió en un tono lento que no lo sabía... Daba muestras de haber sufrido un desplome total... Estaba prácticamente fuera de sí y cuando llegamos a la tienda se había quedado sin sentido. El momento de su muerte fue tranquilo... Es terrible perder así a un compañero, aunque al analizarlo fríamente parece evidente que fue el mejor fin posible para una semana que estuvo repleta de una angustia atroz... Qué trance tan terrible suponía tener que cuidar de un hombre enfermo a tanta distancia de casa.»

Dejaron a Taff Evans en el hielo. Ninguno de los diarios menciona detalle alguno de su sepultura, pero cualquier retraso al aire libre sin el calor que proporcionaba el ejercicio constante les habría llevado a la congelación. O se tira del trineo o se monta la tienda como refugio, pero lo que no se puede hacer es entretenerse en enterrar un cuerpo que no tardará en quedar sepultado por la nieve de las ventiscas. Sin embargo, Scott era muy escrupuloso con los ritos religiosos y tanto Bowers como Wilson tenían profundas convicciones religiosas. Sin duda pronunciaron oraciones junto al cuerpo de Taff Evans, pero cada minuto de inactividad les acercaba más a la congelación.

Unas horas más tarde, encontraron el depósito sin problemas. El día siguiente pasaron junto a la puerta de entrada al glaciar y lograron cruzar la gran grieta sin problemas, gracias a la buena visibilidad. En Shambles Camp, el campamento del matadero, donde habían sacrificado a los últimos cinco ponis, recuperaron tanta carne como encontraron y prepararon unas

raciones de inmediato; la comida les proporcionó mucha más energía de la que habían tenido durante días.

Todos se preguntaban cómo había fallecido Evans, el más fuerte de los expedicionarios, tan deprisa y sin motivo aparente. Los historiadores y los investigadores médicos se han hecho esa misma pregunta desde entonces. Tanto Scott como Wilson, que observó de cerca el deterioro de Evans, opinaban que el fallecimiento tuvo algo que ver con una caída grave que había sufrido dos semanas antes de morir. En sus diarios, ambos comentaron que había caído dos veces a una grieta en un solo día; en la primera ocasión cayó hasta la cintura y difícilmente se pudo haber lastimado la cabeza, pero en la segunda era posible que se hubiera golpeado con fuerza en la cabeza y hubiera padecido una conmoción cerebral, además de aquel debilitamiento de carácter tan sorprendente e impropio de él. Ambos opinaban que quizá había sufrido un derrame cerebral.

El problema de esta teoría es que no tenemos constancia de que Evans padeciera una herida en la cabeza. «Wilson opina que es prácticamente seguro que sufrió daños cerebrales durante una caída», comentó Scott. Esto daría a entender que Evans sufrió una caída que no presenciaron los demás. Sin embargo, en aquella comunidad todos se agolpaban alrededor del trineo y no era probable que uno cayera sin que los demás se percataran. La única referencia directa es una nota a pie de página en la edición del diario de Scott editada después de su muerte, que achaca el estado mental de Evans a «una conmoción provocada por la caída de la mañana». Sin embargo, esto parece ser fruto de la imaginación del editor. Si Evans padeció un caso de edema cerebral, una dolencia desconocida en aquella época, no tuvo que sufrir una caída o un golpe en la cabeza, ni habría mejorado necesariamente al descender al nivel del mar. El experto nutricionista y doctor A. F. Rogers realizó estudios exhaustivos de las circunstancias que rodearon la muerte de Evans: «El régimen alimenticio de los expedicionarios finales de Scott —concluyó el doctor Rogers— era deficiente en calorías y en vitaminas. No contenía vitamina C en absoluto... Es probable que el motivo del fallecimiento del suboficial de la Armada británica Edgar Evans fuera una pequeña herida en la cabeza, que no fue lo bastante importante como para provocar una conmoción cerebral, pero que causó una hemorragia subdural

en un paciente con escorbuto y que al cabo de quince días provocó un segundo derrame cerebral que resultó fatal». En 1986 el canadiense R. C. Falckh, otro investigador médico, propuso la teoría de que Evans hubiera fallecido por culpa de un caso de ántrax contagiado por los ponis durante el invierno.

Taff Evans era suboficial pero nunca tuvo dificultades en relacionarse con sus oficiales de mayor graduación, ya fueran Scott y Bowers o científicos como Debenham. Era un tipo jovial y seguro de sí mismo, un extrovertido con un extenso repertorio de anécdotas. Había compartido tienda de campaña con los científicos y saco de dormir con Scott en numerosas ocasiones. Por consiguiente es aventurado suponer, como lo han hecho algunos críticos, que se sentía solo y aislado entre gente de una clase social superior a la suya y que esto contribuyó a acelerar su deterioro físico.

Es posible que el no haber sido los primeros en alcanzar el polo le pesara a él más que a los demás, incluso más que a Scott, ya que desde el punto de vista financiero, su futuro dependía mucho más que el de los demás de obtener una buena dosis de fama y reconocimiento, por lo menos en su País de Gales natal. Es posible que esto contribuyera a su depresión y a su falta de aguante, pero Evans era por naturaleza un tipo extrovertido y jovial, así que parece poco probable. Asimismo, una anotación de Scott en su diario el 23 de enero sugiere que el desánimo de Taff era anterior a la llegada al polo y databa del día en que sufrió un corte en una mano. «Evans no ha estado muy contento desde el accidente», escribió Scott. Sé muy bien que incluso las heridas más insignificantes pueden llenar de dolor cada minuto de una expedición polar y que los nudillos cortados de Evans debieron afectar su estado de ánimo, máxime teniendo en cuenta que a él le correspondían las labores de estibar el trineo y montar la tienda, tareas que requieren una manipulación cuidadosa que a menudo sólo es posible sin guantes exteriores, a pesar del frío.

Como médico, nutricionista y conductor de trineos, en mi opinión el experto más cualificado para ofrecer una opinión acertada respecto al fallecimiento de Evans es el doctor Mike Stroud, que ahora es catedrático en el respetado instituto de nutrición de la Universidad de Southampton. Stroud ha escrito artículos académicos sobre temas tan relevantes al caso

como «el gasto de energía durante largos períodos de ejercicios de desgaste, con un consumo calórico insuficiente». Él mismo ha estado a punto de fallecer en dos ocasiones, por culpa de la hipotermia y la hipoglucemia. En el año 2003 me escribió una nota sobre el caso:

Por su misma naturaleza, los motivos de la muerte de Evans siempre serán especulativos. El problema radica en que jamás podremos cuantificar la importancia respectiva de:

a) La deficiencia vitamínica: escorbuto y otras dolencias.

b) La pérdida de peso provocada por la inanición; nuestros datos sugieren que debió de perder una cantidad considerable de peso.

c) La hipoglucemia/hipotermia; ambas son relevantes en el caso de Evans y la combinación de pérdida de peso e hipoglucemia habrían contribuido a los factores ambientales.

d) Algún otro motivo, como una posible lesión en la cabeza.

Un científico del equipo de Scott, Raymond Priestley, expresó la misma opinión que Cherry-Garrard y declaró que los expedicionarios habían contado con comida suficiente en todo momento, más allá de la muerte de Evans. Priestley sostuvo también que el contenido energético de sus raciones bastaba para continuar avanzando. A pesar de la falta de vitamina C, que ahora sabemos que no formaba parte de sus raciones, no habían pasado tiempo suficiente viajando sin consumirla para padecer los síntomas principales del escorbuto. «Wilson conocía los síntomas del escorbuto por experiencia personal —explicó Priestley—, y además era un científico observador y concienzudo. Sin embargo, él no mencionó la aparición de ningún síntoma de la dolencia.» El escorbuto tarda por lo menos tres meses en aparecer, pero los hombres de Scott habían consumido carne de pony poco cocida, rica en vitamina C, dos meses y medio antes de la muerte de Evans.

Por otra parte, Teddy Evans estuvo a punto de fallecer por culpa del escorbuto durante su viaje de regreso del polo, pero esto no demuestra nada. Priestley también estudió el caso de Teddy Evans, que había pasado mucho más tiempo tirando de su propio trineo que los demás. «Teddy Evans no

ofrece un punto de comparación válido para juzgar el estado de salud de sus compañeros», escribió Priestley. A fin de cuentas, había pasado por lo menos un mes más que los otros expedicionarios sin consumir vitamina C.

Muchos críticos de Scott han argüido que Taff Evans perdió más energía que los demás porque era más corpulento que los otros expedicionarios. Incluso Cherry-Garrard defendió esta teoría: «Era el más alto —escribió Cherry-Garrard—, el más corpulento y el que más pesaba de todos lo expedicionarios. En mi opinión, aquélla no era una actividad idónea para hombres como él, que no sólo tienen que transportar su propio peso mientras tiran de un trineo más grande y pesado que el de sus compañeros, sino que deben conformarse con la misma cantidad de raciones que ellos. Si resulta ser cierto, como parece probable, que las raciones que consumían los hombres no bastaban para reponer la energía que utilizaban, parece evidente que el más corpulento fue el primero en sentir la carencia y el que más se resintió de ella».

Mi propia opinión al respecto se basa en los muchos meses que he pasado tirando de un trineo, junto a mi compañero el doctor Mike Stroud. Yo soy mucho más alto y pesado que Mike y en cambio, después de noventa y cinco días de realizar esfuerzos descomunales tirando de nuestros trineos y consumiendo la misma cantidad de calorías, yo perdí mucha menos masa muscular que él (cabe mencionar que el factor decisivo para un expedicionario es la masa muscular y no el peso corporal). Mike Stroud comprobó que yo había perdido 4,3 kilos de músculo, comparados con los 6,5 kilos que había perdido él. Por consiguiente, mi fuerza isométrica en los músculos esenciales era mucho mayor a la de Mike, aunque al inicio del viaje él me llevaba ventaja. Aunque me encantaría defender el argumento de que gracias a mi tamaño superior, debería comer raciones más grandes, no puedo demostrar que así sea. Uno de los motivos de esta aparente discrepancia es que tal como determinó Mike Stroud con sus investigaciones, un hombre pequeño debe realizar un mayor esfuerzo que un hombre corpulento, para transportar una carga del mismo peso. Esto también es cierto si ambos hombres tiran del mismo trineo.

Durante los pasados noventa años, el cuerpo de Taff Evans se habrá desplazado varias millas hacia la Gran Barrera y no es probable que lo

encontremos jamás. Sin embargo si apareciera, es posible que la ciencia Forense moderna pudiera establecer la causa de su muerte. Se esforzó hasta el final y Scott, que no sabía nada de una lesión ni albergaba la menor sospecha sobre su deterioro, no pudo haber elegido a un hombre más capaz de tirar de un trineo.

Scott tenía motivos para alegrarse del progreso logrado el día después de la muerte de Evans. Esto podrá sonar cruel desde una perspectiva emocional, pero hay que considerar que se trataba de cuatro hombres que temían por sus vidas. Si uno se convertía en un lastre para los demás, las probabilidades de que sobreviviera el grupo se reducían de forma radical. En aquellas circunstancias, la muerte de alguien que llevaba tiempo sufriendo y que de todos modos estaba condenado a morir en cuestión de días debió de ser un alivio. Cualquier otra reacción habría sido hipócrita y Scott no pecaba de hipocresía:

«La ausencia del pobre Evans ha mejorado nuestras probabilidades —escribió—, aunque es probable que si hubiéramos contado con él en plena forma, habríamos avanzado más rápido aún.»

En un viaje como aquél, no había lugar para los que no fueran capaces de seguir el ritmo. Sus posibilidades de sobrevivir dependían de la capacidad de avanzar a cierto paso y no lo conseguirían si tenían que transportar a alguien en trineo. Lo único que podían hacer era esperar que Evans fuera capaz de seguirles con sus esquís, mientras los demás transportaban su comida y sus enseres. De haber sido Scott el expedicionario más débil en aquella ocasión, las normas habrían sido las mismas. «Aprovecho la oportunidad —explicó el propio Scott—, para decir que hemos ayudado a nuestros compañeros enfermos hasta el final... En el caso de Edgar Evans, la seguridad de los demás nos impulsaba a abandonarle, pero la Providencia se lo llevó en un momento crítico.» El 18 de febrero de 1912, en Shambles Camp, el campamento del matadero, en la Gran Barrera, desecharon el trineo viejo y lo cambiaron por uno más nuevo, que habían dejado en el depósito de víveres. Lo cargaron con los dieciséis kilos de piedras y con carne de pony suficiente para ocho días de camino, además de todas las raciones que les quedaban, incluidas las de Evans.

¿Cuáles eran sus posibilidades de llegar, vistas la noche del 18 de febrero desde Shambles Camp, el campamento del matadero?

Habían sobrevivido a siete semanas en las alturas de la meseta, y al hacerlo, habían batido una plusmarca y habían superado una incógnita para los expedicionarios de Scott. A continuación, habían descendido el glaciar sin retrasos y habían llegado a la Gran Barrera antes del día previsto. «El trayecto que les separaba del punto de encuentro con los equipos de los perros no era demasiado largo —explicó más adelante Gran—. Estaban muy cansados pero aún gozaban de buena salud. En la Barrera cabía esperar que las temperaturas fueran más altas y que quizá soplara un poco de brisa, que les permitiría izar velas para ayudarles a avanzar.» En retrospectiva, el viaje inicial desde el cabo Evans con los trineos cargados, eliminando gradualmente los ponis, había seguido el plan previsto, así como el ascenso desesperado por el glaciar hasta los tres mil metros de altitud. Habían dejado atrás el frío atroz, los vientos constantes y el efecto debilitador de la altitud, así como el terrible laberinto de grietas de hielo del Beardmore. De un viaje total de 1.600 millas, sólo les faltaba por recorrer 400 millas con una carga relativamente ligera. Gracias a la carne de pony, que había mejorado sus niveles de energía, y a las abundantes raciones de las que disponían para el resto del viaje, tenían fundadas esperanzas de que lo peor había pasado ya y que lograrían regresar sanos y a salvo.

Cherry-Garrard, que conocía al detalle los pormenores de la expedición, ofreció el siguiente resumen de la situación: «Acababan de recoger comida suficiente para cinco hombres durante una semana; entre el glaciar Beardmore y el Depósito de Una Tonelada, disponían de otros tres depósitos como aquél, cada uno con comida suficiente para cinco hombres durante una semana, pero ellos sólo eran cuatro». Sólo les separaban 240 millas del Depósito de Una Tonelada y para recorrer aquella distancia, disponían de comida suficiente para cuatro semanas. Bastaba con recorrer un promedio de 8,6 millas por día, a raciones completas, aunque podían extender su autonomía si conservaban las raciones de Evans. En la superficie plana de la Gran Barrera, a nivel de mar y con un trineo poco cargado, 8,6 millas diarias era menos que las quince millas por día que habían avanzado en la meseta y en la parte superior del glaciar. También era

menos que el promedio alcanzado por los tres hombres del equipo de Teddy Evans, durante su viaje de regreso por la Gran Barrera, a pesar de que ellos habían tenido que cargar con Evans en el trineo durante seis días.

Scott había desarrollado sus planes contando con un viaje de 144 días, y de momento sólo llevaban 112 días. Si querían seguir el programa sin retraso, contaban con treinta y dos días para recorrer las 348 millas náuticas que les separaban del cabo Evans, sin contar con la posibilidad de que el equipo de los perros les echara una mano. Según estas cifras y para seguir el plan de Scott, tendrían que recorrer un promedio de 10,9 millas por día durante los treinta y dos días que faltaban, mucho menos que el promedio alcanzado hasta entonces. Los cuatro hombres tenían unas cuatrocientas millas de la Gran Barrera por delante y al calcular la cantidad de comida que les quedaba, el tiempo y la distancia que les faltaba, el viaje parecía completamente realizable. Tenían la supervivencia al alcance de la mano.

17

La mayor marcha de la historia

El 19 de febrero de 1912, mientras los hombres de Scott se disponían a cruzar la Gran Barrera, Tom Crean llegó a Hut Point. Ahí se encontraba Atkinson, que escuchó con preocupación creciente el relato de Crean. Tras un descenso ágil y emocionante del glaciar Beardmore, con las grandes habilidades de Teddy Evans como navegador, él y Bill Lashly empezaron a comprobar con inquietud el rápido deterioro de su compañero, probablemente por culpa del escorbuto. Después del Depósito de Una Tonelada, habían cargado con el teniente de navio, aparentemente moribundo, en el trineo durante seis días. Habían llegado hasta Córner Camp, donde Lashly permaneció con él mientras Crean recorrió solo las treinta y cinco millas que le separaban de Hut Point, en un alarde de fuerza y habilidad. Atkinson y Gerof acudieron al rescate de Evans y le llevaron de regreso a Hut Point, donde Atkinson cuidó de él hasta que se fue recuperando.

Cuando los habitantes del cabo Evans se enteraron de las noticias de Crean, enseguida surgieron las preguntas: ¿Qué había sido de Amundsen? Los hombres de Evans no habían visto señal alguna de los noruegos antes de dar la vuelta en la meseta. Esto era una gran noticia. ¿Y qué había de Scott? Había llevado a cuatro, en vez de a cinco hombres en su expedición al polo, con raciones abundantes para los expedicionarios. Crean opinaba

que no tendrían problema en alcanzar el polo, ya que todos los hombres eran fuertes y estaban en forma.

La primera reacción de Gran al enterarse de lo bien que se habían adaptado todos a los esquís fue de alegría: «¡Se han llevado los esquís al polo! ¡Viva!». Sin embargo, cuando comprobó el estado en el que se encontraba Teddy Evans y, en menor medida Crean y Lashly, decayó un poco su ánimo. «Por lo que oí —escribió Gran—, tuve claro que las posibilidades de nuestros cinco expedicionarios polares no son tan halagüeñas como se imaginaron la mayoría de los expedicionarios. El terrible viaje de regreso de Evans pudo servir como aviso de lo que padecerían Scott y los suyos.»

En febrero de 1911, al establecerse la expedición por primera vez en el cabo Evans, Scott había enviado en el barco a Víctor Campbell y a cinco hombres, a que exploraran otra zona. Tras el encuentro fortuito con los noruegos en la bahía de las Ballenas y el regreso al estrecho de McMurdo, el barco les había desembarcado en el cabo Adare. Diez meses más tarde, en diciembre de 1911, el Terra Nova les recogió de nuevo y los desembarcó en otro punto de la costa, para que siguieran con sus estudios geológicos. Esperaban que el barco les recogiera en cuestión de un par de meses. Después del desembarco de Campbell y los suyos, el Terra Nova trató de recoger a otro grupo de geólogos en la orilla occidental del estrecho de McMurdo. El hielo marino impidió el encuentro y el grupo en cuestión, formado por Taylor, Debenham, Gran y Forde, tuvo que dirigirse por tierra hacia el cabo Evans.

A finales de febrero de 1912, el Terra Nova recogió a un Teddy Evans gravemente enfermo en Hut Point, junto con ocho hombres del cabo Evans que preferían dejar la expedición en vez de pasar otro invierno en la Antártida. Asimismo, el Terra Nova desembarcó ocho muías y algunos perros que había encargado Scott para un segundo intento de alcanzar el polo, por si resultaba ser necesario. Los hombres que abandonaron la expedición fueron George Simpson, Herbert Ponting, Griffith Taylor, Raymond Priestley, el maquinista Bernard Day, Robert Forde, el cocinero Thomas Clissold, Omelchenko y Cecil Meares.

Los críticos de Scott suelen alegar que Meares se despidió de la expedición un año antes de lo previsto porque se sentía ofendido por el capitán, que le había obligado a llegar hasta el glaciar con sus perros, más allá de lo acordado inicialmente. Sin embargo, todos los documentos indican que Meares tuvo que regresar a Inglaterra para ocuparse de los asuntos de su amado padre, que había fallecido de forma inesperada.

A su regreso al cabo Evans del Beardmore, junto a Cherry-Garrard, Wright y Keohane, Atkinson tenía la intención de volver al sur el 20 de febrero con Gerof y sus perros, para ayudar a Scott. Sin embargo el 19 de febrero, tras la llegada de Crean, Atkinson tuvo que recurrir a los perros para ir a buscar al moribundo Teddy Evans. Atkinson era el único médico presente y decidió permanecer junto a Evans.

Al igual que un oficial del ejército dando instrucciones a sus hombres antes de una misión, cualquier jefe de expedición sensato contará con la posibilidad de cambiar sus planes originales, para adaptarse a los cambios de circunstancias. Scott dio sobradas muestras de su flexibilidad; a medida que avanzaba la expedición polar y algunas etapas sucedían más lentas o rápidas de lo esperado, el capitán actualizaba sus instrucciones a los sucesivos grupos que regresaban a la base. Sin duda, esperaba que los equipos con perros obedecerían las últimas órdenes emitidas, junto con Teddy Evans. Estas instrucciones, entregadas a Atkinson sin contratiempos por Teddy Evans, indicaban que los perros debían llegar hasta los 82° o los 83° sur bajo las órdenes de Meares o de Atkinson, más allá del depósito del monte Hooper. De haberse llevado a cabo estas órdenes nítidas y sensatas, el grupo de Scott se habría podido reunir con los perros a principios o mediados de marzo, a los pies del monte Hooper.

Tras la marcha de Meares, el doctor Atkinson se concentró en tratar de salvar a Teddy Evans y lo logró. La tarea de llevar a los perros a reunirse con Scott en la Gran Barrera recayó sobre Charles Wright, que tenía experiencia como conductor de perros y era un buen navegante. Sin embargo, Simpson insistió en que al ausentarse él de la expedición, Wright debía ocuparse del complejo programa meteorológico de la expedición. El único otro candidato disponible para acompañar a Gerof para reunirse con Scott en la Gran Barrera era Cherry-Garrard, cuya habilidad como

conductor de perros y navegador era limitada. Desgraciadamente, ninguno de los expedicionarios en el cabo Evans se imaginaba cuánto estaba afectando el frío la marcha de Scott y los suyos.

¿Debieron haber reaccionado ante el mal estado de Teddy Evans, tal como sugirió más adelante Gran, y haber organizado una misión de rescate? Atkinson conocía bien los síntomas del escorbuto. Comprobó que ni Lashly ni Crean mostraban síntoma alguno y sabía que al igual que Scott, ellos habían consumido más carne de foca que Evans. Era evidente que Teddy Evans era un caso único de escorbuto, debido al esfuerzo adicional que había realizado con su trineo antes del viaje polar.

Si querían utilizar activamente a los perros en plena Gran Barrera, necesitarían víveres adicionales en el Depósito de Una Tonelada. Scott había encargado originalmente a Meares que reabasteciera el depósito, pero al regresar al cabo Evans más tarde de lo esperado y al zarpar después en el Terra Nova, Meares no había cumplido la misión. El 25 de febrero de 1912, Cherry-Garrard y Gerof salieron de Hut Point con una carga completa de comida para perros, víveres suficientes para ellos durante veintisiete días y para el equipo de Scott durante otras dos semanas.

El Terra Nova tenía que zarpar de la Antártida a principios de marzo. Tras varios intentos, el hielo marino no le permitió recoger al pequeño grupo de Campbell, que se vería obligado a sobrevivir en una cueva de hielo durante un año, alimentándose de carne de foca. En la isla de Ross, once hombres bajo las órdenes del nuevo jefe, Atkinson, esperaban ansiosos el regreso de la Gran Barrera de Cherry-Garrard, Gerof y los hombres de Scott. Según todos los datos de los que disponían, Scott aún seguía el calendario previsto de 144 días. Si el grupo de Scott, que había salido de Shambles Camp el 19 de febrero, lograba mantener un promedio de trece millas por día (menos de lo alcanzado en las alturas de la meseta) durante las 240 millas que les separaba del Depósito de Una Tonelada, se reunirían ahí con Cherry-Garrard entre el 3 y el 10 de marzo.

El primer día de viaje no fue muy prometedor para los hombres de Scott. Las condiciones de la superficie no eran buenas, pero el capitán se consoló al anotar en su diario que la corta distancia recorrida aquel día, de

sólo cuatro millas y media, se debía a un retraso en la salida y a la nieve acumulada en la orilla de la Gran Barrera. «Francamente —escribió—, espero que se deba a que en esta zona cercana a la costa no sopla el viento y que a medida que avancemos por la Barrera, las condiciones cambiarán.» Sin embargo, al día siguiente sólo avanzaron siete millas y Scott reflejó la preocupación en su diario: «Nos hemos enfrentado a la misma superficie atroz... El trineo y nuestros esquís dejan surcos profundos, que vemos a nuestras espaldas durante millas». La noche del 20 de febrero instalaron su campamento, en el mismo lugar en el que se habían refugiado de la ventisca húmeda que tanto retraso había provocado durante el viaje de ida. Ahí buscaron sin éxito más restos de carne de pony. «Progresamos a un ritmo terriblemente lento —escribió Scott—, pero esperamos que las condiciones mejoren a medida que avancemos. Como de costumbre, nos olvidamos de los problemas después de montar el campamento y de disfrutar de una buena comida.»

El 22 de febrero se acercaban a un depósito de víveres, en condiciones de poca luz. El viento había empezado a soplar por fin, de modo que pudieron izar la vela y acelerar el paso. La nieve impulsada por el viento tapaba sus huellas y ocultaba la línea de hitos, pero el sentido de la orientación de Bowers les condujo hasta el depósito. «Con su vista de lince, Bowers alcanzó a ver un hito doble de los que instalábamos al detenernos para comer —escribió Scott—. El telescopio del teodolito confirmó el hallazgo y todos nos animamos mucho. Esta noche hemos cenado un estofado de pony tan sabroso y que nos ha dejado tan satisfechos, que de nuevo nos sentimos repletos de fuerza y de vigor.» A un ritmo prometedor y sin la ayuda de la vela, recorrieron más de ocho millas en siete horas. Encontraron el depósito meridional de la Gran Barrera y desenterraron la cabeza del viejo y contumaz pony de Oates, Christopher. «Hemos desenterrado a Christopher para comérnoslo —escribió Oates—, pero estaba podrido.» ¡El pony se había vengado! Los hombres de Shackleton habían consumido carne de pony en mal estado y les había provocado diarrea. Todas las demás provisiones del depósito estaban en perfecto estado, pero se había evaporado una buena cantidad de combustible para cocinar. «Tendremos que ser muy frugales con el combustible —escribió

Scott—, pero por lo demás tenemos raciones completas para diez días... en las que sólo tendremos que recorrer unas setenta millas.»

Tras la parada en el depósito se alejaron de la franja costera, en la que se habían enfrentado a superficies impracticables sin importar los cambios de temperatura. Cuando dejaron atrás aquella zona, empezaron a completar las distancias diarias que había calculado Scott para formular su plan original de 144 días, con un promedio de once millas y media por día.

Contaban con gastar dos litros y medio de combustible cada ocho días, en los que debían recorrer las sesenta o setenta millas que separaban a un depósito de víveres del siguiente, aun contando con un retraso de dos días por mal tiempo. Sin embargo, contaban con un avance diario de doce millas que les permitiría recorrer la distancia entre depósitos en seis días de viaje. Así lo habían hecho los dos equipos que habían precedido a Scott y ninguno se había quejado de la pérdida de combustible en los depósitos. Los cálculos eran generosos, y deberían haberles proporcionado un superávit de combustible.

Desde entonces, muchos estudiosos han tratado de averiguar por qué las latas de Scott perdían combustible. Durante la expedición del Discovery, las latas utilizadas por Scott llevaban tapones de corcho que sufrían pérdidas, especialmente cuando los trineos saltaban en los baches o volcaban. En 1911, Scott había decidido utilizar tapones metálicos de rosca con arandelas de cuero. Las expediciones de Peary y Amundsen en el Ártico se habían enfrentado al mismo problema, y más adelante, ambos hombres decidieron utilizar soldadura de plata en los tapones y las juntas de las latas, a fin de evitar las pérdidas de combustible. Sin embargo, yo evitaría el sistema de la soldadura para no tener que cortar los tapones, con guantes gruesos que dificultan el movimiento; creo que sería un factor más de peligro, en un momento en el que los dedos están completamente entumecidos por el frío.

Cincuenta y ocho años más tarde, alguien encontró una de las latas de combustible de Amundsen en la base del glaciar Axel Heiberg y no había perdido ni una gota de su contenido. Por otra parte, en 1962 el glaciólogo y doctor Charles Swithinbank utilizó latas estadounidenses de quince litros durante sus expediciones a la Antártida y en una ocasión, al abrir una lata de uno de sus depósitos la encontró completamente vacía, «aunque estaba llena

de combustible para cocinar cuando la dejamos». «Buscamos minuciosamente algún agujero o fisura —explicó Swithinbank—, pero no encontramos nada. Afortunadamente, llevábamos combustible de reserva.» Se trataba de una lata de las que utilizaba el ejército estadounidense para transportar combustible en todo el mundo y que, por lo general, eran completamente herméticas.

De todos los depósitos de Scott, sólo hubo problemas de pérdida de combustible en tres, todos ellos en la Gran Barrera, y no todas las latas de aquellos depósitos sufrieron pérdidas. En ningún caso se apreciaba deterioro de la lata o de su tapón. Más adelante, Cherry-Garrard se dedicó a estudiar aquel misterio en profundidad y reveló que en una ocasión, habían desenterrado en el cabo Evans una caja con ocho latas, que llevaba un año enterrada por la ventisca. Cuando abrieron las latas, comprobaron que tres estaban llenas, tres estaban vacías, una conservaba un tercio de su contenido y otra, dos tercios. En opinión de Cherry-Garrard, la única explicación posible era que al contraerse y expandirse por los cambios de temperatura, las arandelas de cuero de los tapones se habían agrietado y habían permitido la evaporación del combustible, especialmente durante la época de clima más cálido.

Cherry-Garrard comentó que podía evitarse o minimizarse esta evaporación estibando las latas en el fondo de los depósitos, lo más alejadas que fuera posible de los rayos del sol. Sin embargo, los hombres de Scott no eran conscientes de que el sol representara una amenaza y solían instalar las latas rojas de combustible en lo más alto de los hitos, para ayudarles a verlos a lo lejos.

Cuando Gran acudió al Depósito de Una Tonelada, comentó que había encontrado raciones que olían a combustible, a pesar de que las latas se encontraban encima de la nieve y a cierta distancia de los víveres. Esto parecía indicar que, por lo menos en aquella ocasión, el problema fue el de una pérdida presurizada en vez de una evaporación. Es posible que el sol veraniego provocara la expansión de los gases en las latas que no estuvieran llenas hasta el borde y que las arandelas de cuero, dañadas por el frío del invierno anterior, permitieran el escape. Es posible que algunas latas también sufrieran pérdidas por alguna soldadura defectuosa de las juntas.

Lo que no sabía Gran era que el hombre encargado de llevar raciones hasta el Depósito de Una Tonelada había llevado víveres que ya estaban empapados y latas que ya sufrían desperfectos, desde el cabo Evans. No me percaté de esto hasta que leí una nota que redactó Cherry-Garrard más adelante, en 1929: «Simpson me dijo que durante la reciente cena conmemorativa del viaje a la Antártida, en el Café Royal, Hooper le había confiado que las raciones y las latas de combustible estaban dañadas y que los víveres estaban impregnados de combustible. Según Hooper, le había dicho a Nelson que no podían llevar latas y víveres en aquellas condiciones, pero éste le había respondido que tenían órdenes de llevarlos y que eso era lo que harían».

Esto parece indicar que las latas habían sufrido daños durante el desembarque, o durante la estiba bajo el sol directo en el cabo Evans, en vez de en el Depósito de Una Tonelada. También ofrece un ejemplo en el que la versión ofrecida por un testigo en 1913 se contradice con otra versión, dieciséis años más tarde. En 1911, las latas de comida y de combustible se soldaban a mano y jamás eran cien por cien fiables. La tecnología industrial moderna solucionó este problema, pero ya no le sirvió de nada a la expedición del Terra Nova.

A pesar de las molestias que debió de ocasionar la falta de combustible, no provocó problemas graves de hambre o de sed para el equipo de Scott; no fue más que un factor adicional de incomodidad. Estaban obligados a ahorrar combustible, conservándolo exclusivamente para la preparación de alimentos y no para calentarse. Sin embargo, comieron exactamente lo mismo que habrían comido de tener más combustible. Por otra parte y al igual que les había sucedido en la meseta, empezaron a padecer los efectos acumulativos de la deshidratación, ya que no consumían suficiente líquido. Y en lo que respecta al estado de la ropa de los expedicionarios jamás habían contado con utilizar el combustible para secarla, de modo que en este aspecto no les afectó en absoluto.

El 25 de febrero, después de liberarse de la nieve pesada del litoral que dificultaba el avance del trineo, los hombres de Scott recuperaron el buen ritmo con los esquís que habían desarrollado en la meseta. Hasta entonces, Bowers había logrado mantener a pie la misma velocidad que sus

compañeros, pero a pesar de que ahora también iba en esquís no seguía el ritmo de Scott, Wílson y Oates. El capitán se lo hizo saber y el escocés pequeño y tenaz no se lo tomó bien.

Scott era el jefe de la expedición y sabía que la única esperanza que tenían de llegar con vida consistía en recorrer la máxima distancia, cada vez que lograran ponerse en marcha. Para tirar de un trineo cuando la nieve es profunda no hace falta tener técnica, porque es imposible deslizar los esquís por la superficie. Sin embargo, para tirar de un trineo en una buena superficie hay que conseguir un ritmo sincronizado, que permita a los hombres tirar con fuerza en el mismo instante, como si fueran los tripulantes de una embarcación a remo. «Ya estamos cogiendo otra vez el ritmo con los esquís —comentó Scott—, aunque Bowers no acaba de dominar la técnica.» Como era de esperar, el capitán trató de señalarle a Bowers el problema, pero como también era de esperar, el escocés reaccionó mal ya que él estaba haciendo todo lo que podía. «Jamás he dudado de su buena voluntad», añadió Scott, consciente del empeño de Bowers.

Los esfuerzos de Scott para lograr que el equipo esquiara con buen ritmo debieron funcionar, ya que aquel día avanzaron doce millas, a pesar de que la temperatura descendió por debajo de los —20° Fahrenheit por primera vez. Aquello no era una buena señal. Se encontraban en una región alejada de la costa y de los picos más elevados y en teoría, debería haberles acompañado un viento del sur que habría facilitado su avance, tal como lo hizo para el equipo de Teddy Evans unas semanas antes. «¡Ojalá soplara un poco de brisa!», escribió Scott el 25 de febrero.

Sin embargo cuando por fin llegó, fue un viento del norte que les congelaba las mejillas y las narices. «El cielo estaba encapotado a la salida —escribió Scott—, pero alcanzamos a ver las huellas y los hitos a una gran distancia... Las noches son gélidas y tenemos los pies fríos al iniciar la marcha... Estamos aguantando bien con la comida, aunque deberíamos tener raciones aún más abundantes... La falta de combustible me angustia... Los días son espléndidos, aunque hace mucho, mucho frío. Nada logra secarse y nos mojamos los pies demasiado a menudo.»

A continuación, la temperatura descendió aún más. A partir del 25 de febrero los termómetros reflejaron valores de —20° Fahrenheit, a partir del 27 bajó a —30° Fahrenheit y al cabo de unos cinco días, descendió hasta los —40° Fahrenheit. «El sol brilla con fuerza —escribió Scott el día 28—, pero no calienta mucho... Gracias a un estofado de pony buenísimo, hemos logrado pasar una buena noche y olvidarnos de un día horrible.» No pronunció queja alguna sobre la efectividad de los sacos de dormir.

«Una noche fría... con viento del noroeste, fuerza cuatro —anotó Scott el día 29—. Afortunadamente, Bowers y Oates han estrenado su último par de botas finnesko... De momento, yo seguiré utilizando mis botas viejas... El combustible alcanzará, a duras penas (contando con buen tiempo durante el viaje al siguiente depósito)... Tendríamos que llegar con comida suficiente para tres días adicionales. El aumento de las raciones ha tenido un efecto extraordinario.» A pesar de los fuertes vientos del norte que tenían de cara, lograron recorrer la distancia mínima del día. Incluso en temperaturas tan extremas, con un fuerte viento de cara y la preocupación constante de la falta de circulación en los pies, los cuatro hombres siguieron avanzando hacia el norte.

No sólo se les enfriaban los pies, sino también las manos, y la temperatura en la tienda de Scott por las noches sólo variaba en uno o dos grados, respecto a la temperatura exterior. Para escribir un diario hay que quitarse los guantes, y al llegar a febrero, debían de quedar pocos dedos que no padecieran los efectos dolorosos del frío acumulado: cortes, ampollas, partes en carne viva... Bowers escribió la última anotación en su diario el 25 de enero. Oates aguantó hasta el 24 de febrero y Wilson hasta el 27 de febrero. Aunque parezca mentira, Scott siguió escribiendo en su diario durante otro mes, mientras que Bowers rellenó los datos del programa meteorológico con una precisión absoluta, hasta bien entrado el mes de marzo. Para sobrevivir en el frío extremo hay que cuidarse en todo momento y al igual que los animales que hibernan, hay que reducir la actividad al mínimo imprescindible. Escribir un diario no puede considerarse una actividad imprescindible.

Más del noventa y nueve por ciento de la población no tiene ni idea de lo que es tener mucho frío. Hay mucha gente del tercer mundo que conoce

el hambre y la sed, pero por suerte para ellos, no conocen el frío mortal que se sufre después de perder toda la grasa corporal, en las gélidas inmensidades barridas por el viento de las regiones polares. He conocido a gente que vive en Canadá o en Minnessota, que se burlaban del frío.

«Vaya —exclaman—, el año pasado pasé una temporada trabajando a —40° C y fue pan comido.» Lo más probable es que estos expertos de las regiones polares se enfrentaran al frío con un buen atuendo protector, con la barriga llena, con una capa aislante de grasa corporal del dieciocho por ciento, un buen estado de salud y una casa cálida y acogedora que les esperaba después de su excursión.

En la Gran Barrera, en condiciones parecidas a las que padecían los hombres de Scott pero mucho más cerca de su base, Shackleton explicó que sus hombres habían padecido anemomanía, un estado de locura provocada por el viento. Su compañero Eric Marshall había realizado un control exhaustivo de las temperaturas corporales de los expedicionarios y comprobó que estaban dos grados Fahrenheit por debajo de los valores habituales. En estas condiciones, el cuerpo es muy vulnerable. «Todos estamos casi paralizados por el frío», escribió Marshall. «Estamos cerca del fin —declaró a su vez Shackleton—. Nos estamos debilitando a marchas forzadas.»

En 1993, después de tirar de nuestros trineos durante más de noventa días sin detenernos en ningún depósito, Mike Stroud y yo llegamos al mismo punto en la Gran Barrera en el que se encontraban Scott y sus hombres, donde por fin se pierden de vista las montañas de la costa. «Nos hemos encontrado con un nuevo tipo de superficie —escribí entonces—, de una dureza y un frío extremos. Tenemos los cuerpos congelados, me siento como si estuviera desnudo... tengo que sacudirme el pecho y la espalda mientras doy brincos, para no congelarme.» A pesar de que brillaba el sol, Mike tropezó y permaneció tendido, aquejado de hipotermia. Al igual que yo y que los hombres de Scott, su cuerpo carecía del menor rastro de la capa de grasa que debía protegerle del viento y del frío. En aquella ocasión, Mike ofreció su opinión sobre nuestras posibilidades de recorrer las 290 millas que nos separaban de Hut Point: «Durante las diez horas de camino que logramos completar, sólo recorrimos doce millas... a pesar de que los

trineos pesaban la mitad del peso con el que habíamos salido. Era el final del corto verano antartico... Ni siquiera tirando de los trineos lográbamos quitarnos el frío de los huesos. El frío se había apoderado de nuestros cuerpos y nos había debilitado con la efectividad de un veneno. Nos aplastaba la extensión de nuestro viaje, nos debilitaba el peso de nuestras cargas y ahora además, el frío nos envenenaba las extremidades».

En aquel momento, si hubieran dejado de funcionar nuestros sistemas de comunicación modernos, habríamos fallecido en la Gran Barrera en cuestión de dos o tres semanas. Scott no tenía instrumentos como los nuestros, pero a diferencia de nosotros contaba con una línea de depósitos que conducía hasta Hut Point y además tenía la fundada esperanza de que un equipo de rescate con perros saldría a su encuentro en la Barrera. Contaba con llegar a Hut Point a finales de marzo. El día 1 de marzo le faltaban doscientas cuarenta millas y sólo le habría hecho falta recorrer un promedio de ocho millas diarias para ajustarse al calendario inicial.

«Anoche hizo mucho frío —escribió Scott—, la temperatura mínima fue de —41,5° (Fahrenheit). Ayer recorrimos once millas y media y esta mañana hemos completado seis millas. Hace un día clarísimo, no hay nubes durante el día ni la noche y el viento no es nada fuerte, pero estamos todos congelados. La hora de la comida de hoy ha sido una excepción, con un sol brillante y relativamente cálido. Hemos tendido todo el material al sol, para que se seque.»

El 2 de marzo fue un día aciago, un día de malos augurios para el equipo de Scott. El capitán era el único que aún se dedicaba a anotar en su diario el curso de los acontecimientos: «Las desgracias —escribió—, no suelen llegar solas». De nuevo se habían encontrado con una falta de combustible en el depósito a media Barrera. «Aunque sólo utilizáramos el mínimo de combustible, difícilmente nos alcanzaría para llegar hasta el siguiente depósito, a 71 millas de distancia.» El clima también cambió y los cielos azules se convirtieron en nubes amenazadoras, mientras la temperatura descendía más allá de los —40° C. Pero lo peor de todo fue la revelación de que los pies de Oates estaban en mal estado.

«Titus Oates nos enseñó los pies —explicó Scott—, y efectivamente, tenía los dedos en muy mal estado, sin duda afectados por las bajas

temperaturas de los últimos días.» Habían pasado ocho semanas desde que Oates comentara en su diario, unos días después de alcanzar el polo, que un dedo de un pie estaba negro. Durante este período ni él ni sus compañeros mencionaron que cojeara en ningún momento, o que hubiera empeorado el estado de sus pies. Sin embargo, Oates debía de estar sufriendo un dolor atroz cada vez que se le descongelaban los pies, en el calor relativo del saco de dormir.

En 1993 me enfrenté al mismo problema después de alcanzar el polo y descender por el glaciar Beardmore, salvo que en mi caso sólo se me congelaron cuatro dedos, a diferencia de los diez de Oates. «Ran ya no aguantaba aquel tormento —escribió Mike Stroud cuando llegamos a la Gran Barrera—. Además de la hinchazón del pie derecho, tenía un agujero rojo, profundo, inflamado de pus. Los dedos negros e hinchados en cada pie estaban delimitados por una línea roja brillante en el contorno, en el que el tejido sano se enfrentaba a la infección. El hedor de la carne podrida se unió a unos olores corporales que ya eran ofensivos.»

Por las mañanas, Oates necesitaba una hora y media para calzarse las botas finnesko en unos pies congelados e hipersensibles, perdiendo así un tiempo valioso. Wilson abrió las botas con un cuchillo para reducir el dolor de la operación. Si bien es cierto que en mi expedición antartica de 1993 aprendí el verdadero significado de la palabra frío, también conocí una nueva dimensión de la palabra dolor. Comprendí mi suerte al haber pasado cincuenta años de mi vida sin tener que enfrentarme a un dolor excesivo: los huesos y los dientes rotos, los dedos arrancados, la congelación y los cálculos renales habían sido molestos. Pero aquellas noches en la Antártida, sentí por primera vez el auténtico dolor.

De algún modo, Oates logró seguir tirando del trineo. El 3 de marzo recorrieron diez millas y el 4 de marzo, otras nueve, a pesar del frío que no cesaba, de la resistencia cada vez mayor de la superficie y de los vientos de cara. «Nos encontramos en una situación de lo más comprometida —escribió Scott—, ya que no cabe duda de que somos incapaces de recorrer distancias adicionales y nos resentimos del frío de un modo terrible.» «Ni siquiera el viento más fuerte —añadió el mismo Scott más adelante—, y desde el ángulo más favorable logra mover el trineo. Cuando hay buena luz,

vemos el motivo: la superficie, que hasta hace poco era favorable, está recubierta de cristales de hielo, sin duda formados por la radiación. Los cristales están demasiado firmemente anclados como para que se los lleve el viento, pero oponen una resistencia terrible a los patines del trineo. Que Dios nos ayude, porque es evidente que no podremos seguir tirando en estas condiciones. Entre nosotros tratamos de mantener un talante optimista, pero sólo puedo imaginar lo que siente cada uno en el fondo de su corazón.»

La ausencia del maestro del trineo Taff Evans no afectaba demasiado el hecho de que en comparación con el tiempo que dedicaron los grupos de Cherry-Garrad y Teddy Evans en cruzar la Gran Barrera, los hombres de Scott avanzaban a paso de caracol. El motivo de su retraso no eran los dieciséis kilos de rocas que transportaban, ni la carne de pony que habían recogido, sino la diferencia en las condiciones de la superficie.

El equipo de Teddy Evans sólo disponía de tres hombres para tirar de la carga, y sin embargo, había logrado avanzar a un ritmo que habría permitido a Scott llegar a salvo al Depósito de Una Tonelada y ello a pesar del ataque de escorbuto que padeció Evans. Incluso cuando Crean y Lashly tuvieron que cargar con Evans en el trineo, lograron recorrer diez millas por día. Lo que aquejó a los hombres de Scott, cuyas fuerzas estaban garantizadas por unas raciones abundantes y una buena dosis de vitamina C de la carne fresca de pony, no fue una falta de tracción sino el efecto de las bajas temperaturas en la superficie del hielo, a medida que pasaban los días.

En las inmediaciones de la costa, donde la Gran Barrera se encontraba con la tierra, la superficie era adversa para todos los grupos sin importar la temperatura. Sin embargo cuando se alejaron de tierra firme, los cristales de hielo causados por el frío en la superficie sólo afectaron a Scott, ya que había llegado un poco tarde para enfrentarse a un año de temperaturas anormales. Cabe preguntarse si se podía culpar a Scott por esta situación. Por una parte es evidente que sí, ya que su plan debería haber sido a prueba de errores.

Sin embargo, algunos de los mejores escaladores del mundo han fallecido tratando de ascender el monte Everest, cuando a pesar de sus habilidades les ha atrapado un temporal durante la breve temporada anual de escalada. Una tormenta puede matar a un escalador, aunque se haya

preparado para todas las contingencias. El único plan infalible en estas circunstancias es no escalar la montaña. Si los barcos decidieran no salir de puerto para emprender la travesía de un océano, por miedo a zozobrar bajo una ola gigante, ningún patrón sufriría jamás un naufragio, pero tampoco atravesaría el océano. Lo que podemos afirmar con certeza, gracias a la publicación en el año 2000 de The Coldest March, de la meteoróloga Susan Solomon, es que el grupo de Scott tuvo la mala suerte de enfrentarse al equivalente climático de aquella ola gigante.

El plan original de Scott, de 144 días, se basaba en las detalladas cartas meteorológicas redactadas por el reconocido especialista George Simpson, que más adelante sería nombrado director de la Agencia Meteorológica del Reino Unido. La doctora Solomon aseguró que las previsiones de Simpson sobre los patrones climáticos en la Gran Barrera habían sido «asombrosamente certeras». Charles Wright, que había colaborado con George Simpson en el cabo Evans, explicó que el grupo de Scott esperaba encontrar temperaturas más cálidas al descender el glaciar. El estaba convencido de que el frío inesperado había sido la causa de su fallecimiento y mencionó un informe escrito por Simpson en 1926, que aseguraba que nada hacía esperar un clima tan adverso en aquella temporada.

«El estudio de Simpson en tres tomos, que resumía los datos meteorológicos recopilados por la expedición, se publicó tras años de análisis y mucho tiempo después de la muerte de Scott —explicó la doctora Solomon—. En la introducción a su gran obra, escrita en 1919, Simpson declaró que “a medida que fui solucionando un punto tras otro, en numerosas ocasiones quise poder mostrar los resultados al capitán Scott, ya que no hubo ni un solo fenómeno de la meteorología antartica que no comentáramos”.» Sin embargo, los datos de Simpson no permitían predecir el frío extraordinario de marzo de 1912, en el momento preciso en el que el equipo de Scott necesitaba avanzar a buen ritmo para llegar de un depósito al siguiente, si querían sobrevivir.

El clima excepcional empezó, a trompicones, a finales de febrero y según el diario de Bowers, siguió por lo menos hasta el 19 de marzo. Las temperaturas mínimas diurnas eran de cuarenta a cincuenta grados más bajas que las que había disfrutado el grupo de Teddy Evans durante su viaje

de regreso por la misma ruta, un mes antes. El frío intenso, que congelaba la sangre en los dedos de las manos y los pies, dificultaba enormemente cualquier acción. Los datos actuales demuestran que cada una de las temperaturas que registraban eran de diez a veinte grados más baja que en un año normal. Según aparatos meteorológicos instalados en la ruta de Scott por científicos estadounidenses demuestran que en un período de quince años, sólo hubo un año que se acercara al frío extremo del año 1912.

A medida que bajaban las temperaturas, las distancias recorridas por Scott se alejaban cada vez más de los promedios alcanzados por los dos equipos anteriores, incluso de los de un Teddy Evans aquejado de escorbuto. Después de dejar atrás las montañas y de adentrarse en la Gran Barrera, Scott esperaba contar con un viento de popa que le habría permitido izar una vela en el trineo. Esta técnica había dado buenos resultados para los otros dos equipos, al igual que para Shackleton en 1908. Sin embargo, la ola de frío había terminado con los esperados vientos del sur. Cada problema provocado por el clima se sumaba a los demás para empeorar la situación: las extremidades congeladas, el tiempo exasperante que tardaban en montar y desmontar el campamento, la falta de viento y el peor factor de todos, el pésimo estado de la nieve. «No nos deslizamos en absoluto —escribió Scott—. En esta superficie sabemos que no podemos completar ni la mitad de las distancias que recorríamos, aunque gastemos el doble de energía.» Los cristales frescos que se formaban a medida que caían las temperaturas se convertían en un freno para los patines de los trineos, al igual que lo habían hecho unas semanas antes en la meseta y al igual que en los estudios modernos sobre las propiedades físicas de la nieve.

No cuesta mucho calcular lo que habrían logrado en la Gran Barrera Scott y sus hombres en un año normal, o más bien en nueve de cada diez años. Oates habría estado en condiciones de seguir durante mucho más tiempo, desde luego hasta alcanzar el Depósito de Una Tonelada el 4 de marzo. Ahí les esperaba Cherry-Garrard, que no se iría hasta el 10 de marzo. Para las últimas 130 millas hasta Hut Point, les habría bastado con recorrer un promedio de seis millas diarias.

Los nuevos datos meteorológicos demuestran de un modo incontestable que Scott no pudo haber previsto las pésimas condiciones con las que se

topó. En opinión de Simpson, no revestía peligro alguno estar en la Gran Barrera hasta finales de marzo. En la década de 1990, científicos norteamericanos demostraron sin lugar a dudas que en marzo de 1912, las temperaturas en la Gran Barrera fueron anormalmente bajas e implacables, justo en el momento y la región en la que se detuvieron y fallecieron los hombres de Scott. Durante tres semanas seguidas, las temperaturas estuvieron diez grados por debajo del promedio, en unas condiciones que sólo se han repetido una vez en los pasados treinta y ocho años.

La respuesta de un crítico ignorante, que no haya organizado jamás una expedición, será «sí, claro, pero debería haber contado con las peores circunstancias posibles, para no llevarse una sorpresa por el mal tiempo».Yo he organizado expediciones a desiertos cálidos y gélidos basándome en los patrones climáticos probables, pero siempre esperando evitar los efectos catastróficos de un huracán, una tormenta de arena descomunal o una inundación. La ola de frío que afectó a Scott fue un acontecimiento fortuito de las mismas características, que impidió a sus hombres avanzar al ritmo necesario para salvarse.

El 3 de marzo, a 103 millas de distancia de Scott, hacia el norte, Cherry-Garrard y Gerof llegaron y acamparon en el Depósito de Una Tonelada. Dos días más tarde, sin saber que ya les esperaban, Scott describió la situación de su equipo:

Nos queda muy poco combustible y el pobre soldado está en las últimas. La situación es lamentable porque no podemos hacer nada por él; quizá le ayudaría un poco ingerir más comida caliente, pero temo que la diferencia sería casi inapreciable. Nadie de nosotros esperaba enfrentarse a estas temperaturas atroces y de los demás, Wilson es el que más las padece, debido especialmente a los cuidados desinteresados que ofrece a los pies congelados de Oates. No podemos ayudarnos los unos a los otros; si logramos cuidar de nosotros mismos, ya es mucho. Cogemos frío incluso durante la marcha, a pesar del esfuerzo necesario para tirar del trineo, y el viento perfora nuestras prendas raídas. Todos mantenemos un humor jovial en la tienda. Queremos llegar hasta el final con una actitud positiva, pero es difícil tirar con más fuerza que en todo el resto de nuestras vidas y sentir

que avanzamos tan poco. Sólo podemos decir «¡que Dios nos ayude!», y seguir poniendo un pie delante del otro, tratando de olvidarnos del frío y del desánimo, procurando mostrar una actitud jovial. En la tienda hablamos de todo. Ya no nos queda mucha comida, ya que decidimos arriesgarnos a avanzar con raciones completas. No podíamos permitirnos el lujo de tener hambre a estas alturas.

Durante los siguientes dos días repletos de dolor, Oates logró de algún modo seguir tirando del trineo y el grupo avanzó nueve millas y media el primer día, y seis millas y media el segundo. Se encontraban a ochenta millas de distancia de Cherry-Garrard, Gerof, los perros y un depósito abundante de combustible y víveres. El 6 de marzo, Oates seguía tirando del trineo y habían logrado avanzar seis millas y media, pero las palabras de Scott no eran muy optimistas: «Si estuviéramos todos en plena forma —escribió—, tendría esperanzas de llevar a buen término la expedición, pero el pobre soldado se ha convertido en un lastre terrible, a pesar de que se esfuerza muchísimo y lo está pasando fatal». El día siguiente por la mañana, Scott ofreció más detalles: «Uno de los pies de Oates está peor que nunca esta mañana. El se lo toma con mucha valentía y seguimos hablando de lo que haremos cuando lleguemos a casa... Siento que en el caso de Oates, no falta mucho para el desenlace, pero los demás tampoco estamos en muy buen estado... Sólo logramos seguir avanzando gracias a unas buenas raciones de comida... Quisiera poder seguir avanzando hasta el final».

El 7 de marzo sólo lograron avanzar seis millas y media, mientras Amundsen enviaba un telegrama desde Hobart, que anunciaba su victoria al mundo.

«El pobre Oates es incapaz de seguir tirando —escribió Scott el 6 de marzo—. Se sienta en el trineo cuando nos alejamos para encontrar las huellas... No se queja, pero sólo se anima en muy contadas ocasiones y en la tienda de campaña, guarda un silencio sepulcral.» Las anotaciones de Scott en su diario el 8 de marzo ofrecen otro dato importante: «Tengo que pasar casi una hora con el calzado nocturno antes de empezar a cambiarme, pero aun así, suelo ser el primero en terminar. Los pies de Wilson empiezan

a dar problemas, pero esto se debe sobre todo a que no deja de ayudar a los demás». Aquel día a la hora de comer, acamparon a sólo ocho millas y media del depósito del monte Hooper, el último depósito de víveres hasta llegar al de Una Tonelada, más allá del centro de la Gran Barrera. Era razonable esperar que los perros hubieran acudido a ayudarles a este punto, o por lo menos que hubieran dejado provisiones adicionales.

En Londres, Kathleen Scott empezó a preocuparse después de oír la noticia de la victoria de Amundsen. «Amundsen y papá llegaron los dos al polo —le dijo Peter, su hijo—. Ahora papá ha dejado de trabajar.» Kathleen escribió que se encontraba sola, que a los jóvenes no les importaba y que los viejos eran incapaces de sentir nada al respecto. El diario personal de Nansen revela que cuando oyó la noticia de Amundsen, no se lo tomó nada bien; sin embargo, en público procuró alabar y felicitar a Amundsen.

En la Antártida, a medida que los expedicionarios comprendían el trance en el que se encontraban, Scott y los suyos debieron pensar cada vez más que su única esperanza de sobrevivir dependía del cabo Evans: una misión de rescate con perros. «Esperamos contra todo pronóstico que los perros hayan acudido al depósito del monte Hooper —escribió Scott el 7 de marzo —. En caso afirmativo, es posible que lo logremos. Si falta combustible de nuevo, no nos quedarán muchas esperanzas.» El 10 de marzo, después de alcanzar el depósito, Scott explicó cuál era la situación del grupo: «El pie de Oates está en peor estado. Muestra una valentía excepcional, pero debe de saber que no saldrá vivo de ésta. Esta mañana le ha preguntado a Wilson si tenía alguna posibilidad de sobrevivir y por supuesto, Bill le ha tenido que decir que no lo sabía. La realidad es que no tiene la menor posibilidad. Aparte de él, dudo que los demás lográramos sobrevivir si él falleciera ahora mismo. Si tuviéramos muchísimo cuidado, quizá tendríamos una mínima posibilidad, pero no más que eso... El pobre Titus se ha convertido en nuestro principal lastre... ¡Pobre tipo! Es una lástima verle y por lo menos, tratamos de animarle».

El pesimismo de Scott en esta anotación se debía a que al llegar al depósito del monte Hooper, comprobaron que no había acudido nadie con los perros para completar el depósito. No sólo era evidente que nadie había acudido para reponer víveres, sino que la cantidad de provisiones que

quedaban después del paso de los demás grupos era menor al esperado. En tales circunstancias, yo me habría desesperado. Las cantidades dejadas por los otros grupos eran menores a las calculadas por Bowers, ya fuera porque los demás habían cogido provisiones de más, o porque los envases habían sufrido pérdidas. «Faltarán provisiones de todas clases —comentó Scott sombríamente—. No puedo afirmar que sea culpa de nadie. Es evidente que los perros, que en esta ocasión habrían sido nuestra salvación, han fallado. Imagino que Meares tuvo un viaje difícil de regreso... Es un terrible desastre.»

Hay dos formas de analizar el «terrible desastre» en cuestión; por una parte, se podría decir que Scott era el culpable por no haber previsto todas las eventualidades de un viaje de 1.600 millas. Pero también se puede afirmar que el capitán planificó el viaje con cálculos aproximados de los casos más probables, no sólo para su grupo sino también para los otros equipos, y que bastó con unas dosis de mala suerte para echar por tierra todos los planes. Cherry-Garrard resumió el dilema al que se enfrentaba Scott: «Era muy difícil realizar un cálculo aproximado de la fecha en la que alcanzaría cualquiera de los grupos algún punto determinado, después de un viaje tan largo, especialmente cuando las condiciones meteorológicas eran tan variables y la duración de los trayectos tan incierta... Una semana más o menos no era un margen de error muy generoso y bastaría con un par de temporales para cambiarlo todo».

Los cálculos originales de Scott, que contaban con completar el viaje en 144 días, se basaban en un pesimismo razonable y permitían la colocación de víveres adicionales, para compensar un avance más lento de lo previsto. En el cabo Evans, el responsable de organizar envíos de provisiones adicionales para Scott era Atkinson, ya que su superior Teddy Evans estaba en estado crítico por culpa del escorbuto. Atkinson esperaba la llegada de Scott a finales de marzo o principios de abril. Sabía que el plan original de Scott no contaba con una misión de rescate con los perros, pero que querría que los perros llevaran provisiones adicionales al Depósito de Una Tonelada. Sin embargo, como todos los planes diseñados por el hombre, éste era susceptible de cambios según fueran variando las circunstancias y Atkinson había recibido instrucciones actualizadas, a través de Teddy

Evans. Atkinson era un cirujano de la Armada británica. Era un hombre sensato con capacidad de raciocinio; no era un autómata y ni él ni los científicos que le acompañaban en el cabo Evans obedecían órdenes que no tuvieran sentido.

Scott había indicado que quería utilizar los perros lo menos posible, para conservarlos de cara al programa de la temporada siguiente, pero esta orden quedaría invalidada si había que utilizarlos para salvar vidas. Habrá quien sugiera que no fue así, para salvaguardar la reputación de hombres acusados de no hacer suficiente para salvar al equipo de Scott, pero también estará sugiriendo que aquellos hombres eran unos insensatos.

¿Qué órdenes recibió Cherry-Garrard de Atkinson? Se las comunicó verbalmente y Cherry-Garrard fue el único en apuntarlas. Sólo lo hizo años más tarde, cuando ya se sentía injustamente acusado de no haber hecho lo bastante para salvar a Scott y a sus grandes amigos Wilson y Bowers. Cabe la posibilidad de que Cherry-Garrard interpretara las órdenes de Atkinson de modo que justificaran su decisión de esperar en el Depósito de Una Tonelada, en vez de aventurarse más al sur, hacia el depósito del monte Hooper o más allá. Por lo que anotó, Cherry-Garrard recordaba que le habían ordenado que viajara «hasta el Depósito de Una Tonelada a la máxima velocidad» y dejara ahí los víveres. La siguiente orden, según Cherry-Garrard, era que «si Scott no había llegado al Depósito de Una Tonelada antes que yo, debía decidir qué hacer». A continuación, Cherry-Garrard mencionó dos puntos adicionales que no eran órdenes en sentido estricto, pero que Atkinson había mencionado para ayudarle a tomar la decisión correcta. «Por una parte, Scott no dependía en absoluto de los perros para su regreso —explicó Cherry-Garrard—, y en segundo lugar, había recibido instrucciones precisas de que había que conservar a los perros para la siguiente temporada.»

Cuando Cherry-Garrard y Gerof llegaron al Depósito de Una Tonelada el 3 de marzo, con todos los perros en buen estado, descargaron las provisiones para el equipo del polo y se dispusieron a esperar durante un tiempo prudencial. Gerof se encontraba mafia comida para los perros estaba estrictamente racionada y durante cuatro días, las condiciones climáticas no les habrían permitido alejarse del depósito. «En los dos días que me

quedaban, podría haberme desplazado un día hacia el sur y otro día de regreso, con el peligro de no dar con el equipo por el camino. Decidí esperar en el depósito, donde era inevitable coincidir con ellos.»

Cherry-Garrard no disponía de comida adicional para los perros, pero podría haberse desplazado hacia el sur por la línea de hitos hasta el depósito a media Barrera, tal como había solicitado Scott en su último mensaje entregado por Teddy Evans. Para hacerlo, Cherry-Garrard tendría que haber sacrificado algunos perros para alimentar a los otros, pero decidió no hacerlo porque suponía que Scott aún tenía comida de sobra y avanzaba según el plan previsto. Cuando Teddy Evans le había visto por última vez, Scott se encontraba en los 87° 32' sur, adelantado al programa y dispuesto a lanzarse hacia el polo. Además, Scott había indicado que quería conservar a los perros para la temporada siguiente. «En aquellas circunstancias —escribió Cherry-Garrard—, mis órdenes eran tajantes y yo no veía motivos para desobedecerlas.» Era un caso claro de «sólo seguía órdenes».

Se podría decir que Cherry-Garrard se confió demasiado respecto a la situación probable de Scott, ya que él mismo había comprobado las condiciones extremas de frío en la Gran Barrera, mucho más bajas que las previstas por Simpson y utilizadas por Scott para preparar el plan de viaje. Sin embargo y tal como revela el colapso que padeció Cherry-Garrard a su regreso a Hut Point, él tampoco estaba en muy buen estado, con el agotamiento acumulado de varios viajes. Es probable que a un nivel subconsciente, sus instintos le desaconsejaran otro viaje hacia el sur en aquellas condiciones inhumanas. Asimismo, su único compañero, Gerof, mostraba síntomas de una dolencia preocupante, que incluía un estado de parálisis parcial. Y sin embargo, ¿no era el deber de Cherry-Garrard hacer todo lo posible, utilizando su propia iniciativa, para ayudar al equipo de Scott? Podría haber llegado más lejos, sacrificando algunos perros.

Es probable que incluso la vocecilla interior de Cherry-Garrard le indicara que el equipo de Scott podía haber sufrido algún percance, sin importar si habían alcanzado el polo o no. Tuvo que plantearse la posibilidad de que hubieran sufrido algún retraso y necesitaran provisiones adicionales, así que el sacrificio de uno o dos perros para seguir unos días más hacia el sur parece una opción razonable, especialmente si sus amigos

tenían problemas. Las órdenes de Scott de conservar a los perros para la siguiente temporada se basaban en la necesidad de hacer un segundo intento de llegar al polo, si fallaba el primero. También necesitaría perros para varias expediciones científicas, pero esperaba un nuevo cargamento de perros y muías en el Terra Nova. Cherry-Garrard podría haberse imaginado que no haría falta un segundo intento de llegar al polo y que el sacrificio de algunos perros estaba justificado, para ayudar a los hombres de Scott si tenían problemas.

El mismo Cherry-Garrard entendía que las órdenes de Scott no eran inamovibles. «En estas circunstancias —escribió—, las órdenes deben ser flexibles y las de Scott lo eran. Sus instrucciones eran complejas, elásticas y excelentes.»

Años después del fallecimiento de Scott, los hombres que habrían podido ayudarle seguían vivos y muchos alcanzaron posiciones destacadas. Como es natural, todos ellos relataron las circunstancias de la muerte de Scott desde una perspectiva personal. La defensa del capitán depende únicamente de las cartas y el diario que escribió mientras sufría una muerte lenta y horrorosa, con los cuerpos de sus amigos congelados a su lado.

Cecil Meares se fue de la Antártida sin saber si el equipo del polo necesitaría su dominio de los perros. De haber estado en su lugar al oír la noticia del fallecimiento de Scott, yo habría sentido cierta culpa por mi marcha prematura. Quizá él también la sintió, ya que mostró cierta tendencia a justificarse y junto con la madre de Oates, a culpar a Scott de lo sucedido. Cherry-Garrad podría haber salido a buscar a Scott más allá del Depósito de Una Tonelada, sin la necesidad de sacrificar perros, de haber seguido Meares las instrucciones de Scott y haber ido a dejar más provisiones en el depósito.

¿Por qué no lo hizo? Según los críticos de Scott, no lo hizo porque había llevado a los perros hasta el glaciar Beardmore, 140 millas más allá de lo previsto inicialmente, y había regresado a la base demasiado tarde para realizar un viaje de reabastecimiento. Esto es discutible, ya que se encontraba de vuelta en el campamento base el 5 de enero e incluso tras un descanso de dos semanas, podría haber partido hacia el Depósito de Una Tonelada el 20 de enero. Esto le habría permitido tiempo de sobra para ir al

depósito y regresar a la base a mediados de febrero, a tiempo para embarcarse en el Terra Nova.

¿Se les puede asignar a Meares, a Atkinson, o a Cherry-Garrard alguna culpa por lo que sucedió? ¿O debemos recurrir a la respuesta habitual..., que como líder, la culpa era de Scott, sin importar las circunstancias? Sin duda, una opinión valiosa al respecto es la del mismo Cherry-Garrard, a pesar de su evidente parcialidad, ya que pasó cuarenta años haciéndose las mismas preguntas.

¿Por qué decidió Cherry-Garrard no sacrificar sus perros para desplazarse unos días más hacia el sur? Quizá sabía que no le quedaban muchas fuerzas. «Unos días después de llegar a Hut Point —escribió en su diario—, sufrí un colapso y pasé unos días muy enfermo.» Cherry-Garrard dependía mucho de Gerof, el conductor ruso de perros, de quien explicó lo siguiente: «Llegó a decirme que no podía utilizar el lado derecho de su cuerpo. Regresé a Hut Point y salvé la vida de Dimitri. Pero Dimitri se recuperó enseguida. En opinión de Atkinson, ha fingido estar enfermo». Un año más tarde, Cherry-Garrard añadió más detalles sobre el ruso: «Cuando llegamos a Nueva Zelanda, Dimitri declaró a los periodistas que él quiso seguir hacia el sur desde el Depósito de Una Tonelada, pero que yo se lo había impedido». Después de la segunda guerra mundial, cuando Cherry-Garrard padecía cierta inestabilidad mental, ofreció otra versión de los hechos: «Ahora sé que al haber llevado a los perros 300 millas más lejos de lo previsto inicialmente —escribió en 1948—, aquellas tres semanas impidieron que se cumplieran las órdenes originales de Scout». Sin embargo, en 1912 el capitán había enviado instrucciones actualizadas a Simpson, mediante Bernard Day.

Algunos supervivientes de la expedición del Terra Nova opinaban que Meares se había preparado en el cabo Evans para llevar a los perros y reabastecer el Depósito de Una Tonelada, según lo ordenado, pero que había visto llegar el barco y había decidido quedarse en la base. Sin embargo, la llegada del barco demostró no ser más que un espejismo. En 1938, Cherry-Garrard mencionó esta teoría a Simpson, quien le respondió que era posible. «No puedo culpar a Meares —dijo Simpson—. Quería irse a casa y no se quería arriesgar a perder el barco. Por supuesto, en aquel

momento nadie sospechaba que pudiera suceder una desgracia.» Cherry-Garrad ofreció su opinión al respecto:

Temo que es cada vez más evidente que el hecho de no reabastecer el depósito fue un acto más o menos intencionado por parte de Meares. Siempre he tenido la vaga impresión de que Meares defraudó a sus compañeros y también creo que logró salvarse de las críticas que le correspondían...

Meares demostró ser un cobarde cuando se negó a descender por una grieta durante el viaje de instalación de los depósitos, a pesar de que Scott se lo pidió. Es posible que parte de la decisión de Scott de no llevar a los perros al polo se debiera a que sabía que Meares no era muy bueno con ellos.

Ahora sabemos que Meares extrajo de los depósitos parte de los víveres de los tres grupos. A continuación, se negó a llevar incluso las raciones más urgentes, que acabaron transportando unos hombres tirando de sus propios trineos y no quiso llevar siquiera comida para los perros.

Años más tarde, Charles Wright opinaba que el que debió haber ido era Meares y no Cherry-Garrard. Meares y Gerof habían llegado de regreso a la base con los perros el 5 de enero, así que estaban en plena forma cuando salió Cherry-Garrard, a pesar de haber viajado junto a Scott durante 140 millas más de las previstas. Hubo muchos involucrados en lo que Scott llamó un «terrible desastre» y cada uno de ellos ha ofrecido su propia versión de sus actividades o inactividad en aquella ocasión. Scott no culpaba a nadie ni permitía que los demás se culparan a sí mismos. Más bien señalaba una serie de contratiempos imprevisibles, especialmente el pésimo clima que desafiaba las previsiones calculadas por Simpson con tanto esmero.

El 10 de marzo, último día de la espera de Cherry-Garrard en el Depósito de Una Tonelada, un temporal de nieve azotó a los hombres de Scott y les obligó a refugiarse en sus tiendas de campaña, aunque sólo se habían desplazado unos cientos de metros. Oates seguía tirando del trineo, con los pies medio muertos. Si algún sistema milagroso hubiera permitido

transportarle a Inglaterra ese mismo día, le habrían amputado los pies pero es probable que hubiera conservado las piernas. «Da la impresión de que Titus Oates se encuentra muy cerca del final —escribió Scott-Sólo Dios sabe lo que hará, o lo que haremos nosotros. Hemos hablado del tema después del desayuno; es un tipo valiente y comprende la situación, pero casi nos pedía consejo. Lo único que pudimos aconsejarle fue que siguiera avanzando mientras fuera capaz de hacerlo.»

Cuando el día 11 se despejó el temporal, avanzaron casi seis millas, una distancia menor a la que necesitaban para evitar una muerte segura. A pesar de los —38° C, Oates trató de contribuir al esfuerzo colectivo, pero ese día se le congelaron los dedos de la mano y quedaron inutilizados. A partir de entonces se convirtió en una carga para los demás, al igual que lo había sido Taff Evans. Era un lastre más incómodo que los dieciséis kilos de muestras de roca, que no gastaban provisiones ni provocaban horas de retraso. Aquel día, Bowers decidió que ya no podía realizar el esfuerzo necesario para tomar sus notas meteorológicas, ininterrumpidas desde el inicio de la expedición. El estado físico de Wilson se había deteriorado tanto que al final de la jornada, era incapaz de agacharse para desabrochar las fijaciones de los esquís. El día 12, Oates no pudo contribuir mucho, pero lograron recorrer siete millas bajo un frío intenso y sin la más leve brisa favorable.

Scott calculó que tras reducir el número de horas disponibles para viajar, por culpa de los cuidados que necesitaba Oates, cuyos dedos congelados no le permitían vestirse ni comer por sí mismo, sólo podrían recorrer seis millas por día y les quedaba comida suficiente para seis días: en el mejor de los casos, recorrerían treinta y seis millas. El Depósito de Una Tonelada se encontraba a cuarenta y ocho millas de distancia. Quizá una distancia de doce millas sin provisiones no parezca gran cosa, pero en aquellas circunstancias no era probable que los hombres llegaran vivos de haber intentado recorrerla.

En un trance como aquél, quizá incluso el caballero inglés más flemático habría empezado a buscar un final más digno. Esperar una muerte lenta en la tienda de campaña podía convertirse en una pesadilla de varios días y noches, observando a los demás mientras cada gramo de vida se alejaba de sus cuerpos, conservando la remota esperanza de oír los ladridos

de unos perros enviados desde el cabo Evans. La muerte en pleno viaje puede parecer una opción seductora para aquellos que no conocen las condiciones, especialmente cuando dicen que morir en la nieve no duele, pero por mi parte, sólo elegiría esa muerte como último recurso.

Todos los grupos de la expedición de Scott llevaban un botiquín, con suficientes pastillas de opio para que todos los hombres tuvieran una muerte digna, si las condiciones devinieran intolerables. «Tuve que ordenar a Wilson que me entregara los medios necesarios para poner fin a nuestros problemas —escribió Scott—, para que todos supiéramos qué debíamos hacer si llegábamos a ese extremo. A Wilson no le quedó más remedio que obedecer, ya que si no lo hubiera hecho, habríamos saqueado el cajón de las medicinas. Tenemos 30 pastillas de opiatos por cabeza y Wilson conserva un tubo de morfina.»

El 13 de marzo se encontraron con un viento fuerte del norte y una temperatura que rayaba los —40 °C, con una sensación térmica provocada por el viento de —90 °C. Tomaron la decisión acertada de pasar la mayor parte del día en la tienda de campaña, cada uno con sus pastillas en el bolsillo. Considerando que los hombres preferían enfrentarse al temporal y defecar en el exterior, en vez de pasar la vergüenza de hacerlo en el interior de la tienda, lo más probable es que todos decidieran que si se tomaban las pastillas, a continuación saldrían de la tienda para morir en la nieve, para no obligar a los compañeros a soportar su agonía. Es probable que el primero en pensar algo así fuera Oates, que llevaba algún tiempo soportando un dolor tan atroz como la mayoría de los seres humanos no conocerán en su vida.

El 14 de marzo, las tan esperadas brisas del sur les infundieron nuevas esperanzas. Aquel viento era el que tendría que haber dominado todo el trayecto de regreso por la Gran Barrera. De algún modo inexplicable, lograron enfundar a Oates en su ropa de abrigo, recogieron el campamento y lo cargaron todo en el trineo. Con una temperatura de —42° C al mediodía, recorrieron unas cuantas millas antes de que rolara el viento y les obligara a instalar su campamento. Wilson estaba en mal estado, así que Scott y Bowers montaron la tienda sin su ayuda. «Las condiciones fuera de la tienda son atroces —escribió Scott, el único que aún escribía su diario—.

Habrá que resistir mientras hasta el último gramo de nuestras fuerzas.» Parece evidente que el capitán no pensaba tomarse las pastillas, pero ¿qué opinaban los demás sobre el suicidio?

Wilson era un hombre de rigurosos principios morales y se oponía con vehemencia a algo que era contrario a los diez mandamientos. Por eso se resistió a repartir las pastillas de opio, pero con los años había cambiado su actitud hacia los dilemas éticos en las expediciones polares. Cuando en los primeros días de la expedición del Terra Nora, Taylor le preguntó qué debían hacer si un miembro de un grupo se rompía una pierna durante un viaje, Wilson había respondido que debían montar un campamento más o menos permanente... y esperar hasta que les salvaran, o hasta que la pierna estuviera curada. Sin embargo diez años antes, durante la expedición del Discovery, Wilson había declarado a un periodista que según un viejo código de honor entre exploradores polares, quien cayera enfermo durante un viaje y pusiera en peligro a sus compañeros debía «alejarse caminando».

Quizá era Bowers quien lo tenía más claro, con unos principios morales tan estrictos como los de Wilson y un sentido inquebrantable de la lealtad: él había dicho que estaría «junto a Scott hasta el final», y sin duda lo decía en serio. Bowers no quiso pastillas de opio. Sin embargo, durante los momentos más sombríos del viaje invernal al cabo Crozier, había hablado del tema con Cherry-Garrard. «Bowers había ideado un método para quitarse la vida con un piolet, si llegaba el momento —escribió más adelante Cherry-Garrard—, aunque no tengo ni idea cómo pensaba lograrlo. También mencionó la posibilidad de saltar al fondo de una grieta y en última instancia, recurrir al botiquín. En aquel momento sus palabras me horrorizaron; jamás me lo había planteado con tal seriedad.»

Cabe decir que Cherry-Garrard no tardaría en decidir cuál era su postura ante el dilema: «Si te rompes una pierna en el glaciar Beardmore —escribió —, debes pensar en la forma más expedita de quitarte la vida, tanto por ti como por tus compañeros».

Más adelante, Ponting escribió sobre una pregunta que había planteado a Oates en 1911, en el cabo Evans: ¿Qué debía hacer un hombre lesionado, qué se había convertido en un lastre para sus compañeros? Oates respondió

sin dudarlo que los expedicionarios debían llevar un arma y que «si alguien se lesiona, deben ofrecerle el privilegio de usarla».

¿Opinaba Scott que Oates debía tomar sus pastillas de opio, para darles a los demás una remota posibilidad de sobrevivir? En caso afirmativo, ¿cuándo empezó a pensar así? No tenemos ninguna prueba en uno u otro sentido sobre la opinión de Scott al respecto y él era el único que conocía las sensaciones e ideas contradictorias que debían acosarle durante unas horas y días de prolongada agonía, intercaladas con momentos de esperanza pero dominadas por el desaliento. Hay quien ha sugerido que la moral de Scott empezó a decaer desde el mismo instante en que se topó con la bandera noruega en el polo y que prefería recurrir a un suicidio glorioso que a un deprimente viaje de regreso. De ser así, ¿por qué dedicó tantos esfuerzos al viaje de regreso? «Nuestros compañeros indispuestos nos han retrasado mucho —escribió Bowers a su madre—, y ahora nos falta combustible y comida.»

Parece evidente que en opinión de Bowers, si Taff y Oates se hubieran lanzado a una grieta en vez de tratar de resistir, los demás habrían podido sobrevivir. Sin embargo esta opinión, que Scott parecía compartir, no equivalía a una declaración filosófica sobre el suicidio.

A partir del 14 de marzo, Scott dejó de escribir en su diario con tanta frecuencia, y cuando lo hacía, las fechas eran confusas. No consta ninguna anotación del día 15 de marzo, pero el día 16 o 17, Scott escribió que:

He perdido la cuenta de los días... Anteayer, el pobre Titus Oates dijo que ya no podía seguir; propuso que le dejáramos en su saco de dormir. Pero eso no lo podíamos hacer y le convencimos para que nos acompañara durante la marcha de la tarde... Se esforzó y logramos avanzar unas millas. Por la noche empeoró y sabíamos que no tardaría en llegar su fin... Anteanoche durmió a pierna suelta, con la esperanza de no despertar nunca más, pero ayer por la mañana despertó de todos modos. Soplaba una ventisca y en un momento, dijo que «voy a salir y quizá esté fuera algún tiempo».

Se alejó bajo la ventisca y no le hemos vuelto a ver desde entonces.

Eso sucedió el 16 de marzo. Gran, que más adelante salió a buscar el cuerpo de Oates, ofreció su versión sobre lo ocurrido aquella noche: «Rugía un temporal atroz —escribió—. Reinaba el caos en la Gran Barrera y la temperatura era de unos —40° C. Por la noche, Oates salió del saco de dormir y utilizó sus últimos vestigios de fuerza para salir por la puerta. Scott le permitió que tomara una decisión tan desesperada. Tratar de detener a Oates habría supuesto contribuir a su tortura y descuidar los intereses de Wilson y Bowers.

Oates había dejado sus botas finnesko en la tienda. Tenía los dedos inutilizados, incapaces de desabrochar los cierres de la puerta para salir. Alguien tuvo que ayudarle a hacerlo. Con una ventisca en el exterior, la puerta estaría cerrada y amarrada con unos lazos congelados, que eran difíciles de manejar incluso con los dedos en perfecto estado. Después de la salida de Oates, alguien tuvo que amarrar de nuevo los cierres al instante, para evitar la entrada de nieve de la ventisca y perder los pocos grados de calor acumulados en la tienda.

Ya en las fauces del temporal, Oates no debía ver ni oler nada y lo único que debía oír era el rugido del viento. Con o sin guantes, sus manos congeladas no le habrían permitido realizar las acciones más sencillas. Incluso llevarse las pastillas de opio a la boca habría resultado imposible. Si tomó las pastillas, lo hizo en la tienda sin que los demás se fijaran, o por lo menos sin que comentaran nada al respecto. Es posible que quisiera desabrocharse la ropa para morir más rápido, pero sus dedos no le habrían permitido hacer ni eso. Lo más probable es que el sufrimiento físico desapareció en cuestión de diez minutos, a medida que las terminaciones nerviosas se congelaban, desde las extremidades hasta el centro de su cuerpo. Sus pensamientos no debieron tardar mucho en desvanecerse, a medida que la mente y el espíritu de Titus Oates se alejaban de la Antártida, quizá rumbo a las caballerizas de Gestingthorpe, en su Essex natal. Tenía treinta y dos años de edad.

Poco antes de salir de la tienda, se dirigió al hombre que con tanto esmero había cuidado de él, Wilson, y le pidió que entregara su diario a su madre. También le pidió a Wilson que le dijera que su hijo la quiso hasta el final. Wilson escribió una carta a la señora Oates en su diario:

Este es un final triste para nuestra empresa. Dios es testigo de que su hijo tuvo una muerte muy noble. Jamás había presenciado tanta valentía como la que demostró él en todo momento, aun con los dos pies congelados... jamás se quejó del dolor. Fue todo un ejemplo. Estimada señora Oates, al final me pidió que la visitara y le llevara su diario. También me pidió que le dijera que usted es la única mujer a la que quiso en su vida.

Scott también escribió una carta a la señora Oates, alabando las cualidades de su hijo. «Sabíamos que el pobre Oates se dirigía a su muerte —escribió en su diario—. Fue un acto de valentía... Todos esperamos que, llegado el momento, sabremos enfrentarnos al final con el mismo espíritu... Y sin duda no falta mucho para el final.»

Dos horas después de que Oates saliera de la tienda, el viento amainó un poco y los hombres se levantaron para avanzar algunas millas más, con el saco de dormir y las botas de Oates. Las dejaron en el siguiente hito, que marcaba otro campamento instalado con los ponis, junto con la cámara y el teodolito, que ya no les servían de nada. Sin embargo, no dejaron los dieciséis kilos de rocas a las que atribuían un gran valor científico, especialmente Wilson, que las había recogido. El 18 de marzo, los tres hombres tiraron del trineo hasta llegar a una distancia de 21 millas del Depósito de Una Tonelada, pero ese día Scott perdió toda la sensibilidad de tres o cuatro dedos de su pie derecho. Con su habitual espíritu de autocrítica, achacó el incidente a su propia negligencia, pero eso no impidió al grupo completar una marcha magnífica de diez millas, el día siguiente. Llegaron a una distancia de once millas del Depósito de Una Tonelada, pero les detuvo otro temporal de nieve. Sin el retraso provocado por Oates, habían logrado aumentar la velocidad de marcha.

«Aún estoy fuerte —escribió Bowers a su madre el 22 de marzo—, y espero alcanzar este depósito con el doctor Wilson, para recoger el combustible y la comida que necesitamos para salvar nuestras vidas. Sólo Dios sabe lo que nos pasará en esa marcha de veintidós millas... pero confío en El y en la gracia infinita de mi Señor y Salvador, en quien tú me enseñaste a confiar y quien se ha convertido en el puntal de mi vida...

Quiero asegurarte que no habrá deshonor y que habré luchado hasta el final.»

Wilson escribió a su mujer, también el 22 de marzo: «Birdie y yo vamos a tratar de alcanzar el depósito, a once millas de distancia hacia el norte, y después regresar a la tienda con el capitán Scott, que tiene un pie congelado... Quizá caiga por el camino y me duerma en la nieve... Ningún destino es adverso para los que aman a Dios y sin duda, mi Ory, tú y yo le hemos adorado durante todas nuestras vidas... Aquí hemos realizado un buen esfuerzo hasta el final y no tenemos de qué avergonzarnos. El historial de toda la expedición está limpio... Nos ha derrotado la Barrera, aunque logramos alcanzar el polo».

El plan de organizar una avanzadilla de dos hombres, descrito el 21 de marzo en el diario de Scott como un «intento desesperado», no duró mucho. «El temporal de nieve está peor que nunca —escribió Scott un día más tarde —. Wilson y Bowers no han podido salir; mañana será su única oportunidad. Ya no nos queda combustible y apenas hay comida suficiente para dos o tres días... El fin debe de estar cerca. Hemos decidido que lo mejor será una muerte natural: todos marcharemos hacia el depósito, con o sin nuestros efectos personales, y moriremos en el camino.» En aquel momento, los tres hombres aún pensaban hacer un último intento desesperado de alcanzar el depósito.

No existe documento alguno que indique por qué abandonaron ambos planes, pero en condiciones tan comprometidas como aquéllas, las ideas fantásticas se suceden a gran velocidad. En el preciso instante en que una idea parece ser la mejor opción, cambian las condiciones del tiempo y otro plan se convierte en la opción preferida. El 21 de marzo se quedaron sin combustible por primera vez, con temperaturas extremadamente bajas en todas partes excepto en el interior de sus sacos de dormirles probable que todos comprendieran que ya no podían seguir tirando del trineo durante un día entero. Lo único que tenían para beber era nieve sin derretir, que bajaba la temperatura corporal al consumirla. Habían llegado al punto en el que ya no era factible tirar del trineo cargado durante el mínimo de doce horas que necesitarían para alcanzar el Depósito de Una Tonelada.

Wilson, o quizá Bowers, que aún conservaba más fuerzas que su compañero, sugirió que trataran de alcanzar el depósito con el trineo vacío, llevando tan sólo los sacos de dormir. La tienda de campaña era el artículo más pesado que llevaban. El pie inutilizado de Scott no le permitía avanzar rápido, así que él permanecería en la tienda mientras los demás trataban de alcanzar el depósito para recoger comida y combustible, antes de regresar a recoger al capitán. Scott debió de pensar que era un plan desesperado, pero no se opuso a él y los dos hombres redactaron cartas de despedida a sus seres amados, mientras esperaban que amainara el viento.

Sin embargo el viento no amainó, así que Wilson y Bowers tomaron la decisión sensata de no moverse. Ambos habían reconocido en sus cartas que un viaje sin tienda de campaña en aquellas condiciones equivaldría a una misión suicida. Seis días antes, Wilson no había tenido fuerzas suficientes para ayudar a Scott y a Bowers a montar la tienda, e incluso le costó desabrocharse sus propios esquís. El 21 o el 22 de marzo, escribió una nota dirigida a sus padres: «Dos de los cinco ya han fallecido y los tres que quedamos estamos en las últimas».

Es posible que Wilson tuviera ánimos para tratar de alcanzar el Depósito de Una Tonelada, pero lo más probable es que su estado físico hubiera convertido cualquier intento en un fracaso. Sin embargo, en principio es posible que un intento de Bowers de alcanzar el depósito en solitario hubiera tenido más éxito, contando con la posibilidad de que ahí le esperara el equipo con los perros. En realidad, doce días antes habría encontrado ahí a Cherry-Garrard, que no tenía intención de moverse del depósito. El viento soplaba del oeste-sudoeste y seguiría así durante varios días, de modo que la vela del trineo no serviría de gran ayuda. Mientras soplara el viento, las huellas de los esquís y los trineos podían desaparecer de la noche a la mañana; Wilson y Bowers decidieron permanecer en sus sacos de dormir. Si estaban destinados a morir, lo mejor sería enfrentarse juntos a la muerte. Si fallecían en el exterior como lo había hecho Oates, con la tienda cargada en el trineo, nadie encontraría sus cuerpos y no se sabría si habían alcanzado el polo.

El día 22 o 23 de marzo, Scott anotó en su diario que los tres harían un intento de Llegar hasta el depósito y fallecerían juntos por el camino, pero

no llevaron a la práctica esta idea. A partir de aquel día, no tenían nada para comer y lo único con lo que contaban para apaciguar la sed era la nieve, derretida en sus bocas. A un ritmo agónico, la vida se les escapaba mientras esperaban en los sacos de dormir.

El 27 de marzo, Atkinson y Keohane salieron a la Gran Barrera tirando de un trineo, en un último intento de localizar al equipo del polo. El 30 de marzo abandonaron la búsqueda y regresaron para pasar otro invierno en el cabo Evans. Ambos estaban en forma, contaban con material en buen estado y, lo que es más importante, no sufrían el lastre de los dedos lesionados y congelados. Y sin embargo, no lograron avanzar más de treinta y cinco millas en la Gran Barrera.

En mi opinión, forjada tras treinta años de desplazamientos polares, a veces en condiciones de ventisca, ni Bowers ni Wilson habrían sobrevivido más de unas horas sin tienda de campaña en las condiciones del temporal que soplaba ese 21 o 22 de marzo, con o sin la presencia de Scott. De modo que permanecieron en sus sacos de dormir, contando sólo con el calor cada vez más exiguo de sus cuerpos para mantenerse con vida. Sin comida ni combustible, debieron perder energías rápidamente y cuando el 29 de marzo, el viento finalmente amainó hasta lo que Scott describió como un «vendaval constante», estarían demasiado debilitados para emprender el viaje.

Desde su llegada a la Gran Barrera un mes antes, la falta de combustible les había obligado a beber menos agua de la que habría sido recomendable y, por consiguiente, a padecer un debilitamiento acumulativo provocado por la deshidratación. Cuanto más tiempo pasas en un saco de dormir oyendo el rugir del viento en el exterior de la tienda, más difícil es levantarte para enfrentarte a los elementos. Empieza a convertirse en un desafío descomunal sentarse erguido en el saco de dormir y ya no digamos enfrentarse a los cierres de la puerta; al tratar de deshacer los nudos, cae una cascada de hielo de la condensación en el interior de la tienda y hay que morderse los labios para no gritar, ante el dolor de unos dedos en carne viva y unos pies por los que empieza a circular de nuevo la sangre.

No hay ninguna evidencia de que los tres hombres salieran de la tienda después del 23 de marzo. No les haría falta salir para defecar, ya que a esas

alturas estaban famélicos y deshidratados.

De haber querido Bowers seguir por su cuenta y de haber contado con la fuerza necesaria, nada se lo habría impedido. Sentía una fuerte lealtad hacia Scott, pero no dejaba de tener su propio criterio. Al igual que Crean había esquiado solo para salvar a Teddy Evans, Bowers habría hecho lo mismo, de haber considerado que existía una mínima posibilidad de salvar a Scott y a Wilson. El año anterior, al quedar a la deriva en los témpanos de hielo, Bowers había hecho caso omiso cuando Scott le había exhortado a que abandonara a los ponis, para salvarse a sí mismo. Sólo obedeció las órdenes y se puso a salvo después de comprobar que no había ninguna posibilidad de rescatar a los ponis.

Tampoco existe evidencia alguna de que Bowers o Wilson permanecieran en la tienda de campaña por abnegada lealtad hacia Scott, ni que él lo hubiera deseado. Lo único que sabemos es que los tres hombres fallecieron juntos en la tienda sin calor, comida o agua. Scott escribió la que sería la última anotación en su diario en lo que él calculó que era el 29 de marzo, mostrando aún el pulso firme y una lucidez inquebrantable.

Cada día hemos estado listos para salir hacia el depósito, que sólo se encuentra a once millas de distancia, pero el panorama en el exterior de la tienda sigue siendo el de un vendaval impenetrable. No creo que podamos albergar ya muchas esperanzas. Aguantaremos hasta el final, pero sin duda estamos cada vez más debilitados y el fin no puede estar muy lejos. Es una lástima, pero ya no creo que pueda escribir más.

R. Scott

En las anotaciones realizadas durante toda la expedición, era habitual que Scott utilizara tanto la primera persona en singular como en plural para referirse a sí mismo, de modo que no podemos confirmar que los demás siguieran con vida el 29 de marzo. En cualquier caso, el capitán fue el último en escribir en su diario.

El solo hecho de que Scott conservara la fuerza y la lucidez necesarias para escribir esas palabras, tras unos seis o siete días sin comida y combustible demuestra lo que Cherry-Garrard describió como «su gran

arrojo». Las últimas palabras escritas del capitán reflejan su temor de que dejaba desamparados a los deudos de aquellos que habían fallecido en la expedición: «Ultima anotación: por el amor de Dios, cuidad de nuestra gente».

Scott no albergaba dudas de que él era el culpable de la tragedia que había terminado con la vida de sus compañeros y estaba a punto de terminar también con la suya, ya que la expedición era su proyecto. En una carta a la esposa de Wilson, escribió que su marido «jamás pronunció una palabra de reproche por haberle embarcado en este desastre». Durante toda su vida como adulto, Scott había sentido preocupación sobre su capacidad de mantener a su madre, a sus hermanas y en tiempos más recientes, también a su esposa y su hijo. Ahora también se sentía responsable de los hijos, esposas y demás deudos de «los nuestros». No tenía una sólida fe religiosa como Bowers y Wilson, pero dio muestras de creer más que la mayoría de los agnósticos en un Dios al que se acogió al rogar por el cuidado de los deudos.

La persona más capacitada para determinar la causa de la muerte de los tres hombres era el cirujano naval que les encontró, ocho meses más tarde. Atkinson declaró sin lugar a dudas que ninguno de los cuerpos mostraba señales de escorbuto. Sin embargo, los críticos de Scott han sugerido que la conclusión del médico fue una treta para salvaguardar la reputación de Scott, ya que en aquella época, se consideraba que el escorbuto era la marca de una expedición mal organizada.

Si los que creen que el escorbuto mató a los hombres de Scott prescinden del informe oficial de Atkinson, ¿cómo explican el hecho de que el escrupulosamente honesto y pío Wilson jamás mencionara síntomas de escorbuto en cualquiera de los cinco hombres que viajaron al polo? Durante la expedición del Discovery, Wilson había anotado cada síntoma de escorbuto que mostraban Scott, Shackleton y él.

Los críticos pueden argumentar que si el escorbuto afectó a Teddy Evans, debió afectar también a los otros. Sin embargo, el mismo Evans presentó la solución a esa aparente anomalía, cuando explicó que había pasado siete semanas antes de la salida del equipo del cabo Evans en

diversas salidas de inspección topográfica e instalación de provisiones en los depósitos, durante las cuales sólo consumió raciones de viaje, mientras que los demás consumían carne fresca a diario en la base.

En Inglaterra, los veteranos del Discovery intercambiaron cartas sobre la expedición del Terra Nova. Recordaron a Scott, Wilson y Shackleton a su regreso del viaje hacia el sur, aquejados de escorbuto a pesar de que aquel viaje fue mucho más corto. «Apuesto cien contra uno que el motivo principal fue el escorbuto», escribió Skelton a Hodgson. El escorbuto era la respuesta fácil, pero a la vista de las pruebas, también era una respuesta equivocada. Evans había recorrido 400 millas más tirando de su propio trineo que los hombres del equipo del polo. El informe también declaraba que Scott, Wilson y Bowers habían muerto de «congelación y debilitamiento».

Charles Wright, que observó a los cuerpos, estaba convencido de que les habían matado el hambre y el frío. Roald Amundsen estudió la expedición de Scott un año más tarde: «Scott y sus compañeros fallecieron durante el viaje de regreso del polo —escribió el noruego—, no porque les desmoralizara nuestra llegada anterior, sino por culpa del hambre, ya que no estaban en condiciones de conseguir suficiente comida».

Los nutricionistas han pasado años tratando de averiguar si las raciones de Scott pudieron debilitar a sus hombres. Los resultados obtenidos por los estudios de Mike Stroud, sobre nuestro viaje con trineo en 1993, demuestran que no consumimos suficientes calorías y que al igual que los hombres de Scott, la nuestra era una dieta de hambre. Tanto ellos como nosotros habríamos llevado más comida de haber sido posible, pero la logística no nos lo permitía. Mike declaró que en su opinión, les faltaban vitaminas a las raciones de Scott, mientras que les sobraba proteína y les faltaba contenido energético, al igual que nuestra dieta. Las raciones de Scott eran más abundantes que las utilizadas por Shackleton en 1908 y habrían resultado más que suficientes, de no haberse topado con unas condiciones meteorológicas extraordinarias en la Gran Barrera.

Un fallo reconocido de las raciones de altura, aunque no lo sabían entonces, era la pérdida de 400 calorías diarias por la diferencia de altitud entre la meseta y el nivel del mar, donde se realizaron las pruebas de las

raciones en el viaje al cabo Crozier. Otro factor señalado era la falta de vitaminas. En tiempos de Scott, ni él ni nadie sabían de qué se trataban las vitaminas, que sólo se investigaron a fondo después de su fallecimiento. Toda una generación de especialistas utilizaron a Scott como ejemplo de sus nuevas teorías de falta de vitaminas, sin disponer de los datos completos de la expedición del Terra Nova. Por consiguiente, varias generaciones han crecido pensando que Scott falleció por culpa de la falta de vitaminas.

Cuando los hombres de Scott llegaron a la base del glaciar Beardmore, después de recorrer distancias impresionantes a pesar del retraso provocado por Tarf Evans, consumieron cantidades copiosas de carne de pony, prácticamente cruda, que contenía suficiente vitamina B y C como para evitar el escorbuto o la pelagra, otra de las dolencias provocadas por la falta de vitaminas. Si el equipo del polo hubiera viajado durante cuatro meses sin consumir carne fresca, algunos de los hombres habrían empezado a padecer los primeros síntomas, pero no fue el caso. El único papel que jugó la comida en la muerte de los hombres de Scott fue por culpa de su ausencia al final del viaje. Fallecieron por una combinación de factores: hambre, deshidratación y frío, y habrían muerto mucho antes de haberse enfrentado al calor extremo del desierto. Mucho antes de que llegara su hora, habían consumido cada gramo de alimentos que llevaban, excepto «un poco de azúcar y una bolsita de hojas de té».

¿Fallecieron por sus propios medios, mediante la ingestión de opio o morfina? No según el informe del doctor Atkinson: «Basándome en los hechos, puedo asegurar con certeza que todos fallecieron por causas naturales —escribió—. Dudo que otros hombres hayan tenido una muerte más noble que ellos». En 1930, alguien informó a Cherry-Garrard que al inspeccionar el botiquín del grupo de Scott, comprobaron que «los tubos de opiáceos y de morfina estaban vacíos, mientras que la jeringa hipodérmica estaba llena». Esto indicaría que Wilson no se había administrado una inyección y que se habían repartido todas las pastillas. Ni Wilson ni Bowers eran partidarios del suicidio, que en su opinión era un pecado mortal, mientras que la muerte de Scott no parecía haber sido fruto de una pacífica salida mediante opiáceos. «Tenía un aspecto horrible —escribió Gran, tras

presenciar el cuerpo de Scott—Era evidente que lo había pasado mal al final. Tenía la piel macilenta y afectada por la congelación en todas partes.»

«Disponemos de una última media carga de combustible para el hornillo y de un poco de alcohol para quemar —escribió Scott, el 18 de marzo—; eso es lo único que nos separa de la sed.»

Sin embargo, aún estaba vivo y en condiciones de escribir su diario al cabo de once días y noches, ya que la última anotación en su diario data del 29 de marzo. Entre las páginas de su diario y en el suelo junto a él, encontraron doce cartas escritas por el capitán. Había escrito algunas durante los descansos del mediodía para comer, antes de instalarse en el último campamento. Otra databa del 16 de marzo y otra más, del 24, aunque casi todas no estaban fechadas. Durante ocho días terribles, casi tan oscuros en el interior de la tienda congelada como las noches sin sol, los que siguieran con vida sobrevivían sin comida o agua, sin calor y sin luz.

¿Es posible, sin recurrir a la especulación, saber algo de lo que ocurrió entre los hombres en su tumba viviente, antes del fallecimiento del último de ellos?

Mientras Scott escribía una carta a James Barrie, durante varias horas o incluso días, los otros hombres seguían con vida. De sus palabras podemos extraer alguna pista sobre la comunicación entre ellos, mientras esperaban la muerte. Lejos de considerar que el viaje había sido un fracaso, los tres estaban orgullosos de lo que había sido una hazaña excepcional con el trineo.

«Hemos completado la mayor marcha realizada jamás y hemos rozado un éxito enorme... Estamos en unas condiciones lamentables —escribió Scott—, con los pies congelados, sin combustible y a mucha distancia de la comida, pero te animarías mucho si entraras en nuestra tienda, escucharas nuestras canciones y nuestras animadas charlas, sobre lo que haremos después de llegar a Hut Point. Estamos cerca del final —añadió más adelante—, pero nos negamos a renunciar al buen humor.»

Scott redactó la carta a su esposa en varias etapas; en primer lugar durante los descansos del mediodía para comer, después durante los nueve días en la tienda de campaña. En una ocasión, escribió que «debes comprender que hace demasiado frío para escribir mucho». En otra, añadió

que «espero que perdones la letra: la temperatura es de —40° Fahrenheit y llevamos así casi un mes». En alguna de las cartas habla de su hijo Peter:

Tenía muchas ganas de ayudarte a criar a Peter... Trata de avivar su interés por las ciencias naturales... Debo escribir una carta para él, si el tiempo lo permite, para que la lea de mayor. El vicio heredado de mi lado de la familia es la desidia; deberá guardarse de ella y tú deberás ayudarle a hacerlo. Yo tuve que obligarme a ser activo, como bien sabes, para superar mi tendencia natural a la ociosidad. Mi padre era un ocioso y eso le generó muchos problemas.

En otra ocasión menciona la posibilidad de que Kathleen se case de nuevo.

Sabes que no albergo entelequias sentimentales sobre las segundas nupcias. Cuando conozcas al hombre adecuado, capaz de ayudarte en la vida, deberás recuperar tu naturaleza jovial... Yo no he sido un buen marido, pero espero convertirme en un buen recuerdo. Te aseguro que no te puedes avergonzar del final que me ha tocado... Trataré de escribir un poco más, más adelante, aprovechando los reversos de las páginas. He escrito varias cartas en páginas sueltas de este tomo. ¿Podrás ocuparte de que lleguen a sus destinatarios? Querida, te ruego que te portes bien con mi querida madre... Trata de mantenerte en contacto con Etty y las demás... No he tenido tiempo de escribir a sir Clements, pero dile que me he acordado mucho de él y que jamás me arrepentí de haberme puesto al mando del Discovery.

Cuando Bowers y Wilson se durmieron y debilitados por el hambre, la deshidratación y el frío, sus corazones dejaron de latir, Scott se quedó solo. Tenía cuarenta y tres años de edad, la misma edad que los principales especialistas actuales de carreras de resistencia, así que desde un punto de vista médico no es de extrañar que durara más que los hombres más jóvenes.

Los trofeos polares actuales se entregan a aquellos que alcanzan sus metas por el medio más difícil, sin apoyos externos, ya sean perros o

vehículos mecánicos. Según este criterio, la hazaña de Scott fue mayor a la de Amundsen. En la segunda mitad del siglo XX se realizaron grandes desafíos geográficos, en primer lugar por el camino «fácil», aprovechando todos los medios disponibles, pero más adelante se elige la ruta más difícil y pura. Por ejemplo, en la década de los cincuenta se empleó un ejército de sherpas y de bombonas de oxígeno para coronar el Everest, mientras que en 1980 el más duro de los alpinistas, Reinhold Messner, alcanzó la cima solo y con la única ayuda de su fuerza y su férrea voluntad.

«No representa un menosprecio hacia Amundsen y los demás miembros de su equipo cuando digo que la hazaña de Scott superó ampliamente la nuestra —declaró Helmer Hanssen, miembro del equipo de Amundsen—. Imaginen lo que supuso para Scott y sus hombres tirar de sus propios trineos, cargados de material y provisiones, hasta el polo y de regreso. Nosotros salimos con 52 perros y regresamos con once, muchos de los cuales acabaron el viaje agotados. ¿Qué podemos decir de Scott y sus compañeros, que fueron sus propios perros? Cualquiera que tenga un poco de experiencia se quitará el sombrero ante la hazaña de Scott. No creo que haya habido otros hombres con tanta resistencia, ni creo que superen jamás su hazaña.»

Durante décadas, los compatriotas de Scott apreciaban lo que habían logrado él y sus hombres, aunque nadie comprendiera las dimensiones de la hazaña, al llegar casi hasta el infierno y regresar. Hasta aquí hemos hablado de Scott y de lo que le sucedió a él. Su legado fue su reputación, tal como nos sucederá a todos, pero a continuación se detalla el sinuoso camino que recorrió esa reputación.

18

El legado

Atkinson quedó al mando de los trece hombres que permanecían en la base del cabo Evans, para pasar otro invierno. Esperaban a Scott de regreso del polo el 27 de marzo de 1912 y a final de mes, cuando aún no había dado señales de vida, Atkinson y sus hombres empezaron a temer lo peor. Los temores no se limitaban a Scott y los suyos, ya que el equipo de cinco hombres bajo la dirección de Víctor Campbell, que había quedado incomunicado por el hielo cuando el Terra Nova trató de recogerles, se encontraba abandonado en la costa inhóspita al oeste, sin refugio y con provisiones para seis semanas, que tendrían que durar todo el invierno.

Cuando las condiciones permitieron de nuevo los desplazamientos, Atkinson tuvo que decidir a qué grupo buscar en primer lugar. Era posible que los hombres de Campbell hubieran sobrevivido en alguna cueva de hielo, si habían logrado cazar suficientes focas, pero los hombres de Scott debían estar muertos en la aridez de la Gran Barrera, o en el fondo de alguna grieta del glaciar Beardmore. Atkinson sólo contaba con hombres suficientes para organizar una operación de rescate a la vez. Cuando propuso a los hombres que decidieran por votación, todos menos uno prefirieron buscar primero a Scott. Si la suerte le acompañaba, Campbell sería capaz de regresar por su propio pie y, además, aún cabía la posibilidad

de que les rescataran por mar. Por otra parte, si no encontraban a Scott, todo el testimonio documental de su viaje se perdería para siempre.

Después de conocer la decisión, Atkinson se dispuso a gestionar el cabo Evans según las instrucciones de Scott. El tabique que separaba a los oficiales de la marinería permaneció en su lugar y no hubo cambios en las rutinas del campamento. El australiano Frank Debenham comentó que de nuevo fue Crean el encargado de mantener animados a los hombres. «Este segundo año —añadió Debenham—, el paisaje ha perdido gran parte de su atractivo: las auroras ya no impresionan tanto y hace más frío... Hay una confianza excesiva entre los compañeros, aunque yo soy un hombre pacífico y trato de llevarme bien con casi todo el mundo.»

Aquel invierno hubo otros que se resintieron de los efectos de la aurora austral y empezaron a mostrar señales de vulnerabilidad. Las experiencias extremas les habían pasado factura. En la cueva de Campbell, el suboficial George Abbott empezó a sufrir un colapso nervioso entre la suciedad y la grasa de foca, mientras que en el cabo Evans, Cherry-Garrard mostró los primeros síntomas de un descenso hacia la depresión y la amargura, que duraría el resto de su vida y le llevaría a padecer ataques de demencia parcial. Sin embargo, el libro que escribiría más adelante contribuyó a forjar la imagen de Scott para la posteridad. Aquel invierno, rodeado de literas vacías y siempre pendiente por si sonaban los pasos de unas botas finnesko en la puerta, Cherry-Garrard dio miles de vueltas a su papel en la aventura del capitán. ¿Podría haberle buscado un poco más lejos? ¿Debería haberlo hecho?

A menudo le irritaba el oficial que había quedado al mando en ausencia de Scott y todo lo que hacía Atkinson parecía estar mal. Cherry-Garrard se enojó cuando le pidió que saliera a buscar carne de foca. «A veces me cuesta reservarme mis opiniones —escribió—. No hay ni una tarea peligrosa o difícil que no me haya tocado en algún momento: instalar depósitos, llevar a los ponis por el hielo marino, realizar un viaje en invierno, participar en el viaje al sur, descargar el barco, llevar los perros hacia el sur... Estoy trabajando hasta que inevitablemente, sufra un colapso. Este invierno he pasado por un infierno al que espero no tener que enfrentarme nunca más.»

Cuando llegó de nuevo la época de los viajes en noviembre, Atkinson salió por la ruta de los hitos que atravesaba la Gran Barrera, con diez hombres y provisiones suficientes para llegar hasta la cima del glaciar y de regreso, tiradas por ocho muías y todos los perros disponibles. El objetivo del viaje consistía en averiguar lo que le había sucedido al líder y a sus amigos, además de recuperar los diarios y documentos del viaje.

El 12 de noviembre de 1912 y a once millas del Depósito de Una Tonelada, el canadiense Charles Wright se desvió hacia la derecha tras vislumbrar algo en la superficie de la nieve. Resultó ser la punta de la tienda de campaña de Scott, que aún no estaba completamente enterrada por la nieve. Desenterraron la tienda y el trineo con sumo cuidado. «Se me escaparon algunas lágrimas —escribió Thomas Williamson, que había acompañado a Scott tanto en la expedición del Discovery como en la del Terra Nova—, y sé que a los demás también. Nos llevamos una impresión terrible, aunque en el fondo sabíamos que encontraríamos algo así... Me costó mirarle, pero cuando me decidí a levantar la mirada, tenía un aspecto espantoso... La cara y las manos del capitán Scott parecían alabastro envejecido. Tenía la cara transida de dolor y las manos llenas de heridas por la congelación... Debieron sufrir muchísimo... Bautizamos aquel lugar con el nombre de Campamento Desolación.»

Charles Wright explicó que Atkinson leyó en voz alta pasajes del diario de Scott, que explicaban lo que había sucedido a los integrantes del equipo del polo: cómo habían alcanzado el polo el 18 de enero, pero se habían encontrado con que los noruegos les habían ganado la partida, tras ascender por otro glaciar. Leyó sobre el fallecimiento de Taff Evans y después el de Titus Oates y a continuación, Atkinson pronunció unas oraciones y leyó un pasaje del oficio religioso de difuntos. «Y ahí les enterramos —escribió Cherry-Garrard—, en sus sacos de dormir y envueltos en las lonas de la tienda de campaña. Sin duda, su trabajo no ha sido en vano.» Uno a uno, los hombres se arrodillaron en la entrada del campamento de los difuntos. «Jamás olvidaré aquella escena», declaró Cherry-Garrard.

Mientras buscaban los diarios y las cartas de los difuntos entre sus enseres y en su ropa. Tuvieron que mover el brazo de Scott. En el exterior,

Gran oyó un sonido. «Fue el chasquido de una rotura —explicó—. Era el brazo de Scott.»

Comentaron que la tienda estaba bien montada y que el interior estaba ordenado. Recogieron todo lo que encontraron, para entregarlo a los familiares de los difuntos, y se llevaron las muestras de roca para que las analizaran geológicamente. El inventario del contenido de la tienda, redactado por Atkinson, incluía todas las pastillas de opio y la ampolla de morfina. También recogieron los documentos que se convertirían en la base de la fama de Scott, sus cuadernos de notas y dos rollos de fotografías, tomadas por Bowers. Gran esbozó en su diario un croquis de la posición de los cuerpos y un año más tarde, se lo envió a Kathleen. En el croquis, Gran anotó que Wilson era el único cuya cabeza estaba orientada hacia la puerta de la tienda, al contrario que la descripción de la escena ofrecida por Cherry-Garrard. Cualquiera de los dos pudo estar equivocado, pero Cherry-Garrard había pasado muchas jornadas lóbregas en una tienda como aquélla, junto a Bowers, Scott y Wilson.

Construyeron un hito de nieve de unos cuatro metros de altura junto a la tienda, que desmontaron para que las paredes de lona descansaran sobre los tres cuerpos. Cantaron el himno preferido de Scott —Adelante, soldados cristianos— y se dirigieron al sur para buscar a Oates. Encontraron su saco de dormir, pero no hubo rastro de él. Erigieron un hito de nieve junto al lugar en el que pudo haber fallecido, con una cruz y una nota, en la que explicaban que «En esta zona falleció un caballero valiente y cortés: el capitán L. E. G. Oates de los Inniskilling Dragoons. En marzo de 1912, durante su viaje de regreso del polo, se enfrentó voluntariamente a la muerte bajo la ventisca, para tratar de salvar a sus compañeros, que padecían graves dificultades. Esta nota es obra del equipo de rescate, de 1912.» Cherry-Garrard firmó la nota.

El diario de Scott contenía revelaciones especialmente trágicas para Cherry-Garrard, ya que descubrió que el 8 de marzo, cuando él aún se encontraba en el Depósito de Una Tonelada, el capitán estaba a 63 millas de distancia, a una distancia que podría haber recorrido en tres días con los perros. ¡Si lo hubiera sabido! Pero ahora que lo sabía, el remordimiento le corroería hasta su propia muerte, en 1959.

Gran, al que Oates llamaba siempre «el Norskie», el noruego, regresó esquiando a Hut Point con los esquís de Scott, para que completaran el viaje de regreso. «Pienso en Scott —escribió durante el viaje de regreso—, pienso en Amundsen. He aprendido que existe algo llamado amistad. He conocido a hombres que están dispuestos a sacrificarse por su patria o por sus convicciones.»

Cuando los once hombres regresaron a Hut Point les esperaban noticias más halagüeñas, ya que el grupo de Campbell había logrado superar un sinfín de obstáculos para regresar a salvo, si bien no muy sanos, hasta la base. En 1913 regresó el Terra Nora. Teddy Evans viajaba a bordo como pasajero, completamente recuperado y de buen humor. «¿Estáis todos bien?», exclamó desde la cubierta. Cuando él y los tripulantes del barco oyeron las tristes noticias, sus ánimos decayeron enseguida. Arriaron las banderas decorativas y el carpintero de a bordo, Francis Davies, construyó una cruz conmemorativa de tres metros de altura. Instalaron la cruz en el cerro del Observatorio, que hoy domina la metrópolis polar norteamericana de la base McMurdo, a un lado de la colina, y la base neozelandesa Scott, al otro lado. Los nombres de los cinco fallecidos están grabados en la cruz, junto con unas palabras de Tennyson: «Luchar, buscar, hallar, y no rendirse».

El 12 de febrero, de regreso en Nueva Zelanda, Atkinson envió telegramas desde la estación de Timaru a las familias de los fallecidos y a la Central News Agency de Londres, con la que la expedición había alcanzado un acuerdo de exclusividad. El día siguiente, el capitán del puerto de Lyttelton subió a bordo y los hombres comprobaron el impacto que tendría la noticia sobre un mundo expectante. «Al desembarcar —explicó Cherry-Garrad—, hemos comprobado que el imperio y casi todo el mundo civilizado está de luto. Es como si hubieran perdido un grupo de buenos amigos.»

La madre y las hermanas de Scott acababan de perder el tercero y último hombre de su familia, su querido Con. Kathleen no se enteró de la noticia junto con el resto del mundo, ya que se encontraba en alta mar para reunirse con Scott, a su esperado regreso a Lyttelton con el Terra Nova. No tenía la menor idea de que había enviudado once meses antes. A principios

de marzo del año anterior, la prensa se había confundido momentáneamente con la noticia de Amundsen y los titulares londinenses habían celebrado la «Brillante victoria: Scott en el polo sur». A Kathleen le habían llovido mensajes de felicitación, incluso después de recibir la decepcionante corrección de la noticia, de que por lo que sabía Amundsen, Scott no había llegado aún al polo. Nadie había sugerido que Scott tuviera problemas, pero la preocupación se había apoderado de Kathleen.

Un periodista del Evening Standard que acudió al oficio conmemorativo celebrado en la catedral de St Paul's para Scott y sus hombres describió la escena: «Dudo que St Pauls haya albergado jamás a una masa tan conmocionada como la que se ha reunido hoy». La multitud que se aglomeró en St Paul's para el oficio conmemorativo fue aún más numerosa que la del año anterior, en memoria de los fallecidos del Titanio; se vendieron 1.340.000 ejemplares de una edición especial del Daily Mirror. En su crónica del acontecimiento, el periodista mencionó un hecho especialmente conmovedor: «Debo recordar a una persona que aún no sabe nada de esta tragedia espantosa, una mujer desventurada que se encuentra en alta mar, llena de esperanza y expectativas, ansiosa por reunirse con su marido.» El capitán del barco en el que viajaba Kathleen recibió por fin un mensaje telegrafiado el 19 de febrero e informó a la esposa de Scott de la tragedia. La fortaleza con la que reaccionó durante los meses siguientes ocultaba un dolor muy real.

En Nueva Zelanda, Atkinson le entregó todos los diarios y una colección de cartas. Cuando llegó de regreso a Inglaterra recibió el título de lady Scott, con el argumento de que su marido, al igual que Shackleton antes que él, habría recibido un título honorífico, en su caso el de caballero comandante de la Orden de Bath. «Todos los días largos y agotadores... —escribió Kathleen en su diario particular—, todo su dolor, su agonía mental, me perforan el cerebro... Todos los aspectos de la tragedia me asaltan uno tras otro. Sólo cabe esperar que su cerebro alcanzara cierto entumecimiento y superara el horror de su responsabilidad, ya que dudo que haya otro hombre con tanto sentido de la responsabilidad como él.» Kathleen se tomó muy en serio la responsabilidad que tenía hacia su marido. A pesar de que se casó de nuevo, jamás olvidó las esperanzas de Scott de que su hijo Peter

desarrollara un interés por las actividades al aire libre. Peter falleció en 1989, tras una vida dedicada a la conservación de la naturaleza, que contribuyó a salvar muchas especies de fauna salvaje de la extinción. Una de las últimas cartas de Scott llevaba el título de «mensaje al público» y presentaba sus opiniones sobre las causas de la tragedia.

Nos fallan las fuerzas, no es fácil escribir, pero no me arrepiento de haberme embarcado en este viaje, que me ha demostrado que los ingleses podemos resistir a las dificultades, ayudarnos los unos a los otros y enfrentarnos a la muerte con la misma fuerza que en cualquier época pasada. Nos hemos arriesgado, conscientes de lo que hacíamos; las cosas no han salido como esperábamos pero no podemos quejarnos, sino someternos a la voluntad de la providencia, procurando luchar hasta el final. Pero si nosotros hemos sido capaces de entregar nuestras vidas a esta empresa, para ensalzar el honor de nuestro país, debo apelar a mis compatriotas para que cuiden bien de aquellos que dependen de nosotros.

De haber sobrevivido, habría podido explicar una historia sobre la audacia, la resistencia y el coraje demostrados por mis compañeros, que habría conmocionado a todos los habitantes de Inglaterra. Estas notas improvisadas y nuestros cuerpos inertes contarán parte de la historia, pero sin duda, un país grande y rico como el nuestro será capaz de cuidar de aquellos que dependen de nosotros.

R. Scott

El país respondió a esta abierta súplica recaudando la cantidad de 75.000 libras (5.270.000 euros). Después de organizar un fideicomiso de ayuda a los familiares, la cantidad sobrante se utilizó para fundar el Instituto Scott de Investigaciones Polares de Cambridge, que en la actualidad es uno de los principales centros de investigación polar del mundo. Frank Debenham fue el fundador del instituto y su director durante muchos años.

Entre los muchos mensajes de condolencia y de apoyo recibidos, hubo uno del explorador norteamericano Robert Peary: «Fallecieron como caballeros ingleses, luchando contra la adversidad más atroz y se enfrentaron a la muerte después de una resistencia pertinaz, digna de las mejores tradiciones de su profesión». El Daily Mail opinó que la aventura

había sido «una tragedia magnífica, un relato de dimensiones épicas, escrita como tantas otras historias británicas en todo el mundo, en un lenguaje que podrán comprender los hombres de cualquier lengua, raza o religión. Los mensajes de condolencia llegaron de presidentes estadounidenses del pasado y del futuro, de Theodore Roosevelt, Wilson y Taft, mientras que el gran explorador alemán Wilhelm Filchner comentó que «las observaciones y las notas científicas que se han conservado prometen contribuir de forma definitiva a nuestros conocimientos actuales sobre la Antártida, en cuya exploración ha jugado la Gran Bretaña un papel fundamental. El dolor de este sacrificio se sentirá más allá del canal de la Mancha, en todo el mundo».

El gran explorador francés Jean Charcot escribió en Le Matin que «Scott ha conquistado el polo. El público, mal informado, declarará que fue el segundo en alcanzar la meta, pero aquellos que saben del tema —y entre ellos hay que incluir sin duda a Amundsen y a Shackleton— confirmarán que fue Scott quien trazó la ruta para alcanzar el polo; un halo de gloria rodeará su nombre e iluminará también a su país». Más adelante, el doctor Charcot añadió que «Scott no quiso renunciar a su programa científico, a diferencia de Amundsen. El noruego no es un científico, sino alguien que quiso batir un récord. Si hay que declarar quién es el más grande de los dos, sin duda habrá que elegir al que supo rodear sus magníficos resultados con un gran número de anotaciones y descubrimientos científicos».

«Me niego a creer que sea cierto —escribió a su vez Amundsen, que se encontraba en Estados Unidos pronunciando unas conferencias—. También declararon que había fallecido yo y, antes de eso, Shackleton. Scott fue un hombre valiente, que siempre antepuso la seguridad de sus hombres a las demás consideraciones, pero renunciaba a las comodidades y se enfrentaba al peligro sin dudarlo. La noticia me entristece sobremanera.»

«La gloria inmortal rodea el nombre del más grande explorador antartico de todos los tiempos —escribió el célebre explorador sueco Sven Hedin—. Ha alcanzado su meta. Ha cumplido con su ciencia. Ha sacrificado su vida. Ha honrado de nuevo a su país. Al igual que en la época de Franklin, Inglaterra ha conquistado el primer lugar en una lucha

encarnizada por obtener conocimientos y en el panteón de las gestas heroicas, la nación británica puede sentirse orgullosa de hijos como éstos.»

Más tarde, el noruego Tryggve Gran ofreció un comentario menos grandilocuente: «Ningún explorador polar de dimensiones históricas se ha librado de cometer errores: Nansen, Peary, Amundsen, Shackleton, Ross, Borchgrevink... todos se equivocaron en algún momento y otros les siguieron, pero todos lograron superar sus errores. Scott fue el más desafortunado. Su paso en falso causó una tragedia, pero también le otorgó la gloria. En la historia de los grandes viajes del descubrimiento, Scott y Amundsen están unidos para siempre, con personalidades tan diferentes, pero el mismo valor indomable. Ambos se ganaron un lugar junto a hombres como Leiv Eriksson, Cristóbal Colón, Magallanes, Stanley, Livingstone, Peary y Gagarin. Los noruegos siempre hemos sentido mucha proximidad con la Gran Bretaña. Robert Falcon Scott reforzó esos vínculos más que nunca».

Exploradores polares de Francia, Noruega, Australia y Estados Unidos honrarían a Scott, bautizando hasta ocho rasgos destacados del continente antartico con su nombre.

En Inglaterra, Shackleton seguía ofreciendo sinceras alabanzas de su antiguo jefe. Al oír la primera noticia sobre la victoria de los noruegos, había declarado a la prensa que «no quiero quitar ningún mérito de los logros de Amundsen, ya que ha realizado una marcha extraordinaria. Sin embargo, la expedición de Scott es mucho más grande e incluye un programa científico muy completo».

Pero los medios no estaban interesados en los aspectos científicos de la tragedia de Scott, sino en los cientos de miles de periódicos que les ayudaría a vender en todo el mundo. Procuraron convertir a Scott y a sus hombres, especialmente a Oates, en héroes nacionales, o incluso internacionales. «Ningún otro acontecimiento en nuestra época —proclamó el Manchester Guardian en febrero de 1912— ha afectado al país entero de un modo tan inmediato y a la vez tan profundo, como la pérdida de estos hombres.» El gremio periodístico había empezado a comprobar el valor de las tragedias para las cifras de ventas diez meses antes, con el naufragio del Titanic. Ésta era una historia tan heroica como aquélla y los periódicos la

contaron desde todas las perspectivas posibles. No se habló de otra cosa durante por lo menos dos semanas y los periódicos seguían publicando artículos, comentarios y cartas sobre el tema, seis meses más tarde. Los periodistas avasallaron a Peter Scott, que sólo tenía tres años de edad, y se publicó una foto a todo color de él, desnudo, mirando el mar con un aspecto inocente y desamparado, titulado «retrato del señorito Peter Scott».

El Consejo de Educación recomendó la lectura de la historia de Scott a unos 750.000 niños, muchos de los cuales aún están vivos hoy. Algunos profesores informaron a sus alumnos que Scott había sido el primero en alcanzar el polo, bien por ignorancia bien por un exceso de entusiasmo, y la prensa noruega no tardó en hacerse eco de estos errores. Sin embargo, el público en general respondió a la noticia con una sensación de profunda tristeza, quizá no tan espontánea como la reacción popular ante la muerte reciente de Diana, la princesa de Gales, pero con la misma proximidad hacia el personaje. Scott llevaba un año muerto cuando se publicó la noticia y no había televisión para dramatizar el acontecimiento, pero aun así la reacción fue considerable.

No se trataba del relato de una victoria, sino de una historia del coraje frente a la adversidad, de las que se convierten en leyendas. Los ingredientes que más captaron el interés del público fueron la imagen de Oates saliendo de la tienda, para salvar la vida de sus amigos sacrificando la suya, y la imagen de Scott, Bowers y Wilson pasando hasta ocho días a —40 °C en la tienda sin comida o agua, pero negándose a recurrir a las pastillas.

Por supuesto, el hecho de que habían muerto contribuyó a la leyenda. Las historias de martirio sólo surgen cuando alguien muere. Mawson organizó una gran expedición a la Antártida inmediatamente después de las historias épicas de Scott, Shackleton y Amundsen. El viaje fue un éxito inapelable desde una perspectiva geográfica y científica, además de haber sido un ejemplo de gran valentía frente a la adversidad. Pero Mawson no alcanzó una fama duradera, ni siquiera en su Australia natal, en parte porque cometió el pecado —desde la perspectiva de las relaciones públicas — de fallecer de muerte natural al cabo de muchos años.

La historia de Scott captó la atención del público en febrero de 1913, un año antes de la gran guerra, en una época de profunda desazón nacional. El naufragio del Titanic, el barco que supuestamente no se podía hundir, reflejaba el ocaso de las proezas británicas. Las dudas y la desesperación abundaban. La historia de los hombres de Scott ofrecía una dosis de confianza, justo en el momento más necesario: un país capaz de generar hombres como aquéllos podía mantener la cabeza erguida. Durante algún tiempo, la historia de sus muertes desterró de las portadas historias tan deprimentes como el poder desmedido de los sindicatos, las huelgas de mineros, los reclamos de las sufragistas, el autogobierno de Irlanda, la amenaza de un presupuesto popular y socialista, o el imperialismo alemán.

Evidentemente, todo dependía de la interpretación de los medios. Los periódicos se encargaban de informar a los lectores de lo que debían opinar de Scott. No lo presentaron como un aficionado a las regiones polares batido por un rival profesional, ni como un excelente coordinador científico, ni como un gran líder y explorador, sino como un hombre capaz de conducir a sus paisanos al triunfo sobre la adversidad, aunque le costara la muerte. El poder de la prensa era fenomenal y ya en la década de 1880, el sensacionalismo se había convertido en la clave de las ventas de los periódicos, más que la veracidad. Henry Stanley, el explorador periodista que viajó a Africa para localizar al doctor Livingstone, lo resumió cuando declaró que la veracidad ya no interesaba, porque el público prefería la acción y la aventura a una verdad a menudo más aburrida.

En la década de 1890, antes de que apareciera en escena Scott, los exploradores se habían convertido en los oradores preferidos en los teatros y salones públicos de Inglaterra. La sociedad los ensalzaba y compraba todos sus libros. Abundaban las versiones de sus hazañas contadas a los niños. Los pioneros de la fotografía se unían a las expediciones con la esperanza de alcanzar fama y fortuna, mientras que los anuncios de una amplia gama de productos incluían la imagen de los exploradores, desde los zapatos hasta la sopa. Los paquetes de tabaco incluían cromos de los exploradores y en general, el público reclamaba la presencia de sus héroes.

Como ya hemos visto, cuando en 1908 Scott preparaba sus planes para dirigirse de nuevo al sur, el Ártico se había convertido en un campo de

batalla entre dos grandes exploradores estadounidenses: Peary y Cook. Ambos contaban con el apoyo de un periódico importante: el capitán de fragata (que llegaría a contralmirante) R. E. Peary estaba aliado con el New York Times, mientras que el doctor Frederick Cook contaba con el apoyo del New York Herald. En 1909, cuando Cook aseguró haber llegado al polo un año antes que Peary, ambos periódicos se enzarzaron en una agria disputa.

Cuando surgió la noticia de la tragedia de Scott, los medios de todo el mundo estaban a punto. Se trataba de una historia con todos los ingredientes necesarios. Según comentó con cierto cinismo el historiador y editor estadounidense Beau Riffenburgh, de no haberse enzarzado en una disputa Cook y Peary, y de no haber fallecido Scott, el público se habría interesado en ellos mucho menos. Pero la atención de los medios les otorgó una categoría casi mítica, que duraría por lo menos un siglo y quizá más. «Desde luego —añadió Riffenburgh—, según la inmensa mayoría de los periódicos tanto en Estados Unidos como en Inglaterra, esta idealización, y la versión sensacionalista de la historia que conllevaba, era mucho más importante que los resultados científicos o la conquista de una tierra lejana y desconocida.»

Cuando Scott falleció después de alcanzar el polo, en 1912, consiguió una fama mundial que eclipsó durante algún tiempo a la de Shackleton, que falleció a su vez en 1922 sin haber llegado al polo y sin haber cumplido su otro objetivo de cruzar la Antártida. Sin embargo, Shackleton estaba destinado a recuperar la popularidad, cuando el público empezó a celebrar la hazaña de su viaje con el Endurante.

Los héroes subidos a la tarima de la popularidad siempre han sido el objetivo primordial de los difamadores profesionales, que cuentan con la ventaja de que una vez muertos, sus víctimas no pueden defenderse de las mentiras ni demandarles. Pocos días después de la llegada del Terra Nova a Nueva Zelanda con la noticia de la muerte de Scott, el 13 de febrero de 1913, ya habían empezado a circular los rumores. Los buitres de la prensa habían descubierto un cadáver y contaban con descubrir algún detalle maloliente. Algunos rumores mencionaban una discusión entre Scott y Teddy Evans.

El 15 de febrero, sólo habían pasado un par de días cuando el Daily Mail publicó la siguiente noticia:

En una entrevista, el capitán de fragata Evans se negó categóricamente, «como oficial de la Armada», a comentar las «conjeturas y rumores malintencionados» que han circulado recientemente.

«No quiero ofrecer una defensa —declaró—, porque no hay nada de qué defenderse. En lo que respecta a las acusaciones de desencuentros en el grupo, puedo revelar que me uní al grupo de Scott en contra de las recomendaciones del médico, para ayudarle a conseguir su objetivo de alcanzar el polo. ¿Le parece que refleje eso un desencuentro?»

En cuanto a las faltas de combustible mencionadas en el diario de Scott, el capitán de fragata Evans declaró que no se podía responsabilizar de ellas y que ninguno de los equipos cogió más de la cuenta de los depósitos, durante sus respectivos viajes de regreso hacia el norte. Las arandelas de cuero de los bidones permitieron que se evaporara parte del combustible y con unas raciones tan justas, la pequeña pérdida tuvo un efecto considerable.

El capitán de fragata Evans aseveró que los rumores de una posible demencia del suboficial Evans eran crueles, vergonzosos y no tenían el menor fundamento. Insistió en que el suboficial Evans se había portado de un modo admirable.

El capitán Scott dio instrucciones de que no salieran equipos de rescate a buscarle.

El capitán de fragata Evans declaró que habría sido humanamente imposible para los expedicionarios en la base salvar a Scott y a sus compañeros.

Todos los miembros de la expedición aseguran que los rumores de desencuentros y de hurto del combustible no son más que «mentiras ruines», procedentes de individuos sin escrúpulos.

Algunos miembros de la expedición han declarado que las historias absurdas e infundadas que han circulado podrían provocar una investigación oficial de la expedición.

Efectivamente el presidente de la Royal Geographical Society, lord Curzon, solicitó una investigación para limpiar el nombre del fallecido Scott, que nunca se llevó a cabo. Sin embargo, los críticos del capitán Scott han realizado sus propias investigaciones desde entonces, muchas de las cuales se basan en rumores infundados que empezaron a circular en febrero de 1913. Estos bulos incluyeron la historia de que a Oates se le cayeron los pies antes de fallecer, que hubo que arrastrar a un Taff Evans enloquecido en el trineo durante muchas millas, o que sesenta y un miembros del equipo habían fallecido.

Uno de los mitos, que me engañó durante dos años, fue el de la última galleta de Scott. En el año 2000 salió a subasta una colección de objetos de interés relacionados con Scott y el Antarctic Heritage Trust me pidió que echara una mano con las ofertas, para evitar que los objetos salieran del Reino Unido. El objeto más barato en el catálogo de la subasta era «una galleta hallada en la tienda de campaña de Scott», así que decidí pujar por ella por teléfono. La subasta se convirtió en una locura, con ofertas de todo el mundo, y la galleta acabó costándome casi cuatro mil libras. Hubo otros objetos que llegaron a venderse por más de sesenta mil libras. Jamás llevé la galleta a mi casa, donde tenemos varios perros, sino que la deposité en el National Maritime Museum de Greenwich.

No podía explicarme por qué los hombres de Scott, que fallecieron en parte de hambre, habían dejado una galleta. Empecé a investigar su procedencia y en diciembre de 2002, la nuera de Scott —lady Philippa Scott — me contó que la había encontrado en una maleta, que guardó su marido —sir Peter Scott— en un banco londinense durante años. La maleta procedía de Kathleen Scott, que había informado a su hijo que contenía «reliquias de Scott». Probablemente eran objetos recuperados de la tienda por Atkinson y entregados a su viuda. Uno de los artículos era una solitaria galleta. Al repasar las obras de referencia, encontré una cita en la página 90 de South: the race to the pote, publicada en el año 2000 por el National Maritime Museum: «Se sabe que Scott, Wilson y Bowers prácticamente se habían quedado sin comida en sus días finales; sus compañeros sólo encontraron una bolsa de arroz y un par de galletas en la tienda». Hablé con el autor del libro, quien me informó que los datos procedían de otro libro

escrito por el profesor Robert Feeney, del Departamento de Alimentación de la Universidad de California. En febrero de 2003 recibí una nota del profesor Feeney, en la que aseguraba que:

«Siento no poderle ayudar con el origen de la frase citada, por el simple motivo de que no está incluida en mi libro. Los editores [de South] añadieron muchas imágenes y una tabla nueva. Quizá también añadieron esa frase.» Lo más probable es que yo pagara casi cuatro mil libras por una galleta traída de la expedición del Terra Nova, pero que nunca estuvo en la tienda de Scott. Me dejé engañar por uno de los muchos bulos que rodean a Scott y después de estudiar su historia a través de cartas privadas, 112 libros escritos sobre él y un sinfín de archivos conservados en museos y colecciones privadas, me he topado con otros mitos mucho más dañinos, la mayoría de los cuales proceden de la imaginación de un antiguo periodista: Roland Huntford. Sin embargo, aún hoy millones de personas aceptan aquellos mitos a pies juntillas.

En 1913, los supervivientes del Terra Nova y los amigos de la expedición formaron un comité para ocuparse de la publicidad y los aspectos financieros. Teddy Evans jugó un papel destacado, bajo la tutela del venerable presidente de la Royal Geographical Society, lord Curzon. Entregaron los diarios de Scott a Leonard Huxley, un antiguo profesor que había editado el libro del Discovery, a fin de que los organizara para publicarlos. A pesar de otro rumor al respecto, no existe ninguna prueba de que Kathleen tratara de intervenir en el proceso editorial. Cherry-Garrard se empezaba a resentir de los comentarios que le acusaban de no haber hecho suficiente para rescatar a Scott: «El comité (Curzon) quería echar tierra sobre el asunto —escribió Cherry-Garrard—, y estaban dispuestos a sacrificarme a mí». Cherry-Garrard sospechaba que el comité encargado del libro había dado instrucciones a Huxley para que ofreciera una imagen impoluta de Scott. Sin embargo, en el caso de que existieran tales instrucciones, Huxley no pareció hacerles mucho caso. Publicaron el libro llamado The Personal Journals of Captain Scott a toda velocidad, con muchos comentarios en los que Scott se mostraba crítico consigo mismo. Es probable que de haber editado él mismo los diarios, tal como deseaba, Scott los habría eliminado. Los diarios originales se encuentran en el Museo

Británico y el público puede consultar ejemplares facsímiles, de modo que no es difícil compararlos con la versión editada por Huxley.

Durante un período de treinta y cinco años he escrito varios libros sobre mis expediciones, basados principalmente en mis diarios privados. Suelo anotar en caliente todas mis primeras impresiones sobre experiencias, estados de ánimo y observaciones, incluyendo algunos comentarios en los que me desahogo y doy rienda suelta a la frustración, el enojo o la depresión con referencias ocasionales a mis compañeros. Durante un viaje al Ártico a mediados de los setenta, escribí unas notas críticas sobre los hombres que estaban conmigo, a fin de elegir a los más capacitados para acompañarme en una expedición importante. Cuando utilicé aquel diario como base para mi libro titulado Hell on Ice, eliminé los comentarios más mordaces sobre mis compañeros de equipo. Si hubiera fallecido y una tercera persona hubiera editado los diarios, habría deseado que eliminaran los mismos pasajes y no lo definiría como un intento de echar tierra sobre la verdad.

Durante la edición, Leonard Huxley eliminó algunos comentarios personales de Scott, quizá unos setenta, pero conservó muchas de las anotaciones autocríticas del capitán y éstas pasaron a convertirse en la base de una gran parte de los comentarios contrarios a Scott vertidos hasta el presente.

En mi opinión, Scott se excede en su voluntad de autocrítica, llegando casi a la auto flagelación. «Acostumbraba a criticarse a sí mismo», escribió Cherry-Garrard. Antes de partir de Inglaterra en 1901, Scott escribió una carta confesional a Nansen, revelando sus profundas inseguridades: «Soy muy consciente de que carezco de un plan —escribió—; tengo algunas ideas nebulosas, vertebradas alrededor del objetivo principal, que no es otro que partir desde lo conocido y explorar lo desconocido. Pero estoy completamente dispuesto a descubrir que mis fantasías inexpertas son impracticables y a tener que improvisar planes sobre la marcha. Estas ideas sólo confirman lo lejos que estoy de poderme comparar con los hombres ilustres que han dirigido expediciones polares en el pasado». Después de la salida de las expediciones, los diarios de Scott se convirtieron en sus confesionarios, como lo habían sido desde su adolescencia, y a menudo, las

anotaciones diarias reflejaban sus depresiones. Al igual que los líderes de muchas grandes expediciones, Scott se había comprometido a escribir un libro sobre sus experiencias. Tenía intención de utilizar las anotaciones de sus diarios, pero no en su estado original. Es probable que Huxley lo supiera y tratara de adivinar lo que habría hecho Scott con las anotaciones, para realizar su trabajo de edición. Cherry-Garrard resumió la situación con exactitud: «De haber sobrevivido Scott —escribió—, su diario no habría sido más que la base para escribir su libro».

He repasado algunos de los pasajes en los que Scott se criticaba a sí mismo y que Huxley decidió no eliminar; el resultado no fue el de una operación cosmética muy efectiva, si efectivamente fue ésa la intención del comité de Curzon. Estas son algunas de las anotaciones: «No habíamos probado ni un artículo de la expedición y la ignorancia generalizada dejaba patente una falta de sistema en todos los aspectos». «Es evidente que si hubiéramos embalado aquellas piezas en cajas metálicas, ahora estarían como nuevas. No puedo ni imaginar por qué no tuvimos la sensatez de hacerlo.» «Se tarda bastante más en cocinar para cinco que para cuatro, quizá una media hora a lo largo del día. No lo consideré al reorganizar el equipo.» No es probable que Scott hubiera decidido publicar estos comentarios, terriblemente críticos y de una sinceridad brutal, si hubiera editado él mismo el libro. No creo que las anotaciones de sus diarios estuvieran pensadas para pasar a la posteridad, por lo menos no sin un proceso de edición.

En su biografía doble de Scott y Amundsen, Huntford asegura que «Scott tenía una tendencia natural a esquivar la responsabilidad y a echar las culpas a los demás». Este comentario se contradice con las numerosas anotaciones en los diarios, en las que Scott asume las culpas de casi todo lo que falla, en mi opinión, sin razón. En el invierno de 1911, Ponting preguntó a Scott si había empezado a escribir ya un libro. «Respondió que lo dejaría hasta que regresara a casa —explicó Ponting—, y que sólo utilizaría las notas de su diario como puntos de referencia, para ampliarlas en la versión oficial.» Después de invertir todos sus ahorros en la aventura, la principal esperanza de Scott de hacer frente a las deudas de la expedición

radicaba en la posibilidad de contar la historia, primero en la prensa y después en un libro.

Hasta que llegaron a unas millas del Depósito de Una Tonelada y desde luego hasta llegar al depósito del monte Hooper, Scott y sus hombres tenían fundadas esperanzas de que les rescataran con los perros, tal como habían acordado. Hasta entonces, el diario de Scott fue esencialmente una sucesión de memorandos. Sólo en las últimas dos semanas, cuando la muerte parecía cada vez más inevitable, pudo empezar a escribir directamente para la posteridad, aunque en esos días se concentró en la tarea de escribir cartas y no prestó mucha atención al diario. Resumió lo que más le importaba en su mensaje al público, que debió escribir cuando aún conservaba la lucidez y la capacidad de sujetar un lápiz con fuerza, para escribir con letra legible.

Desde su época de guardiamarina en la Armada, Scott había aprendido a escribir cuadernos de bitácora precisos y detallados; asimismo, era un lector empedernido y escribía con una prosa clara y concisa. Su desenvoltura con el idioma fue admirable, en unas condiciones tan adversas.

Algunos críticos de Scott han denunciado la «osificación de Scott como gran héroe nacional, en un proceso orquestado con maestría e iniciado por él mismo, desde su lecho de muerte». Le acusan de escribir sus últimas cartas, «sin quitar un ojo de un público imaginario, más preocupado por su fama que por sus acciones». También le han acusado de «tallar su imagen posterior a la expedición, mediante las anotaciones en su diario», y de «preparar su coartada... buscar su inmolación en aquella tienda de campaña... a fin de convertir la derrota en una victoria». Las anotaciones mencionadas, en las que se muestra profundamente crítico consigo mismo, desmienten estas acusaciones. En el tribunal secreto de su propia mente, Scott era implacable consigo mismo. Las últimas anotaciones antes de fallecer reflejan el carácter inquieto y crítico de Scott, que parecía fomentar un debate riguroso en los años siguientes, más que la «osificación como héroe nacional» o la «obsesión por su fama».

Al cabo de nueve décadas, La última expedición de Scott, el libro sobre la aventura del Terra Nova editado por Huxley y extraído de los diarios del capitán, sigue siendo un clásico de lectura apasionante. Cuando se publicó, los ingleses y otros pueblos de Europa vivían bajo la amenaza de la

agresividad y el inmenso poder acumulado por Alemania, en una época en la que la invención de los bombardeos aéreos y de las ametralladoras había otorgado a la guerra un carecer mucho más mortífero. Un año después de oír la noticia de la muerte de Scott, miles de individuos se enfrentarían a un infierno de balas y trincheras. La historia de Scott fue una fuente de inspiración para todos ellos. Es probable que los especialistas alemanes en propaganda bélica hubieran preferido a Oates y Scott con vida, en vez de los grandes inspiradores en los que se habían convertido después de morir.

Herbert Ponting se dedicó a dar conferencias sobre la expedición durante los diez meses anteriores a la guerra. Mandaron copias de sus filmaciones del Terra Nova a Francia, donde las vieron más de cien mil oficiales y soldados. El principal capellán de las fuerzas armadas le dio las gracias: «El profundo atractivo de su historia se refleja en el silencio reverente que reina durante las proyecciones para las tropas. Todos sentimos que hemos heredado de Oates y de sus compañeros un legado y un patrimonio de un valor inestimable, que nos ayudará a llevar a cabo las tareas que nos esperan». Las tareas que les esperaban incluían la muerte de dieciséis mil hombres en un solo día y cientos de miles de mutilados. Cínicos británicos de épocas más recientes se han olvidado a menudo de sus paisanos que necesitaron ayuda para superar dos guerras mundiales y que la hallaron en el ejemplo de sus héroes contemporáneos, como Scott y sus hombres.

Cabría imaginar que la muerte diaria de miles de héroes en el frente occidental podría haber borrado la imagen de Scott y su tienda de campaña, como un acontecimiento lejano e irrelevante. Sin embargo, la historia de Scott no era una simple extensión del patriotismo original de la guerra, como los versos de Rupert Brooke o la voz de un niño que arengaba a los soldados. Scott y Oates se convirtieron en una verdadera fuente de fortaleza, en una imagen de la capacidad de resistencia del ser humano, a la que podían recurrir los hombres para combatir sus propios miedos y debilidades. «Birdie falleció en una tienda de campaña en la Gran Barrera helada, hace veintiséis años —escribió Cherry-Garrard antes de la segunda guerra mundial—. Cabría imaginar que la acumulación de tragedias habría superado ampliamente su historia. Sin embargo, la historia tiene algo que le

permite perdurar, a pesar de las miserias y de los horrores innumerables. Creo que en parte sirve como ejemplo y en parte como fuente de esperanza. Y en estos tiempos, todos los hombres y mujeres en su sano juicio necesitan una dosis de esperanza.»

Todo el mundo acaba por romperse pero, tal como señaló Cherry-Garrard, «ahí radicaba la grandeza de aquellos hombres que encontramos en la tienda de campaña: en que jamás se rompieron». Los documentos de Kathleen, que salieron a la luz tras su muerte en 1947, incluían fajos de cartas de soldados, que expresaban su agradecimiento hacia Scott, por el ejemplo que tanto les había ayudado en sus momentos de adversidad.

Como superviviente conocido del Terra Nova, Cherry-Garrard también recibió numerosas cartas durante muchos años, que no sólo procedían de soldados. «Cuentan con gran emoción que la historia les ha servido como fuente de inspiración —escribió—. Escriben desde los confines de la tierra y cuentan que en sus heridas, en sus pasos por el quirófano y en sus peores desafíos, la historia de aquellos hombres les ha ayudado. He oído a los que hablan del fracaso de la expedición —añadió—. Las mismas personas habrían condenado el fracaso de Jesucristo, colgando de la cruz, o de Juana de Arco quemada en la hoguera... Sin embargo, tú y yo sabemos que si juzgamos el éxito y el fracaso con criterios superiores, aquellos hombres jamás fracasaron... El mundo está repleto de hombres que se esfuerzan por dejar algo que dure después de su muerte... Scott y sus hombres lo han logrado, plantando algo en la mente de los hombres.»

«Fallecieron mientras realizaban una gran hazaña —declaró Tryggve Gran al salir de la tienda en la que habían perdido la vida—Qué difícil debe de ser la muerte para aquellos que no han logrado nada.»

Los detractores de Scott aseguran que su popularidad sólo fue duradera porque el gobierno utilizó su historia como propaganda bélica, para convencer a la carne de cañón que «se sacrificaran como lo había hecho Scott», disimulando los elementos discordantes de la historia. Por ejemplo, la introducción de la biografía de Scott y Amundsen escrita por Roland Huntford incluye una cita de Liddell Hart: «Es más importante presentar las evidencias para un veredicto certero que pasar por alto los hechos incómodos, a fin de proteger la reputación de los individuos. Esto sugiere

enseguida al lector que Huntford es un investigador minucioso, dispuesto a desvelar facetas inquietantes de Scott que las instancias oficiales se han encargado de ocultar». Sin embargo, el gobierno de aquella época jamás hizo el menor intento de erigir un monumento oficial en honor de Scott y generaciones de investigadores han sido incapaces de encontrar algún documento oficial que mencionara planes del gobierno de utilizar a Scott, para poner las lanzas de la población en ristre. Cuando se publicaron los diarios de Scott, no hubo un ministerio de propaganda encargado de imprimir miles, o incluso cientos, de ejemplares. No apareció ningún Goebbels londinense, dispuesto a enviar a los expedicionarios del Terra Nova a pronunciar arengas a las tropas.

De todos modos, Scott y sus hombres se convirtieron en un motivo de orgullo nacional y una fuente de inspiración para millones de personas, durante los años que duró la carnicería de la gran guerra y hubo aspectos de la muerte de Scott que se trataron con reverencia. Uno de estos aspectos fue el hecho de que Scott había fallecido el último. En mi opinión, no importa mucho quién de los tres valientes amigos falleció el primero y quién el último, pero me opongo a que se realice una burda distorsión de la historia, en un intento de derribar a un héroe de su pedestal.

Hubo seis hombres que contemplaron los cadáveres congelados, cuando hallaron la tienda y podemos deducir de sus comentarios algunos detalles sobre los últimos días de Scott, Bowers y Wilson. «El capitán Scott estaba en el centro —escribió Gran—, con la mitad del cuerpo fuera del saco de dormir. Bowers se encontraba a su derecha y Wilson a su izquierda, aunque estaba en una posición algo torcida, con la cabeza apoyada en el mástil de la tienda. Wilson y Bowers estaban completamente enfundados en sus sacos de dormir. Con el frío, la piel se les había quedado amarillenta y vidriosa, con numerosas marcas de congelación. Scott parecía haberlo pasado muy mal al morir, pero los otros dos tenían aspecto de haber fallecido mientras dormían.» «Daba la impresión de que el capitán Scott había sido el último superviviente —comentó William Lashly—. Debe de haber sido una experiencia horrenda esperar la llegada de la muerte.» Charles Wright explicó en su diario que al abrir la tienda, vieron los tres cuerpos y

comentaron que debió de ser el último en fallecer, con un brazo apoyado en el cuerpo de Wilson y el diario a su lado.

Tom Crean mencionó un detalle revelador: «Al entrar, comprobé que los sacos de dormir de Wilson y Bowers estaban atados, mientras que el del pobre Scott no lo estaba. Esto demostraba que él había fallecido el último y que ató los sacos de dormir de los otros dos. Todos habían tenido la muerte honrosa de un caballero inglés, a pesar de que disponían de los medicamentos necesarios para quitarse la vida si así lo deseaban. Crean, cuya mentalidad práctica le había convertido en unos de los encargados de diseñar y modificar el material de los trineos, junto con Taff Evans y Bill Lashly, conocía bien los detalles de los sacos de dormir y sus complicados cierres, algunos de los cuales no se podían atar desde dentro. En su opinión, el hecho de que los sacos de Bowers y Wilson estaban atados demostraba que Scott había sido el último en fallecer. Crean lloró y más adelante, declaró que con la muerte de Scott, había perdido a un buen amigo.

«Bowers y Wilson dormían en sus sacos —escribió Cherry-Garrard —.Al final, Scott había apartado una parte de su saco de dormir. Tenía la mano izquierda apoyada en Wilson, su amigo del alma... Cerca de Scott había una lámpara, construida con una lata y una mecha sacada de una bota *finnesko*. La habían utilizado para quemar los restos de alcohol que les quedaban. Sospecho que Scott la utilizó para escribir hasta el final. Estoy convencido de que él fue el último en fallecer... y pensar que en algún momento creí que él no duraría tanto como los demás. Jamás apreciamos lo fuerte que era, tanto en lo físico como en lo mental, hasta ahora.» «El capitán Scott fue el último en morir —escribió Atkinson, el médico, en su informe oficial—. Falleció con parte del cuerpo fuera del saco de dormir y con un brazo apoyado en el doctor Wilson, quien había fallecido tranquilamente en su saco de dormir, mientras dormía... Era evidente que Bowers también había fallecido mientras dormía. Murieron de frío y de hambre.»

Cherry-Garrad fue el único en mencionar que Bowers tenía los pies apuntando hacia la portezuela de la tienda, a diferencia de sus compañeros. Los ronquidos de Bowers eran notorios y además, llevaba semanas entrando y saliendo de la tienda para tomar lecturas para la navegación, así que es

probable que llevara meses durmiendo así. Gran confundió un poco el tema, cuando dibujó a Wilson con los pies apuntando hacia la puerta en vez de Bowers, en un esbozo de la escena. Sin embargo, es probable que la versión de Cherry-Garrard sea la más acertada. «Me acerqué al cuerpo de Bill —escribió Cherry-Garrard—. Era muy desagradable tocarlo y costó mucho localizar el cronómetro, que se encontraba en el bolsillo de la camiseta, cerca de su piel... fue horrible.»

Scott escribió una nota a la señora E. A. Wilson, aunque no sabemos exactamente cuándo la escribió: «Si recibe esta carta, Bill y yo habremos fallecido. Nos encontramos muy cerca del final y quiero informarle de lo bien que se ha portado él al final... no ha perdido los ánimos en ningún momento. Tiene una mirada azul, repleta de esperanza... Lo único que puedo hacer para consolarla es decirle que falleció como vivió: con valentía y honestidad; fue un buen compañero y un amigo fiel. Le envío mis más sinceras condolencias».

Esta carta parece confirmar que Wilson falleció antes que Scott, al igual que una serie de cartas que empezó a escribir para su familia y que no pudo terminar. Scott también escribió una nota para la madre de Bowers: «Le escribo cuando nos encontramos cerca del final de nuestro viaje y me encuentro junto a dos caballeros valientes y nobles. Uno de ellos es su hijo, que se ha convertido en uno de mis amigos más fieles y cercanos... A medida que los problemas se han ido multiplicando, él ha demostrado un espíritu indómito y cada vez más radiante, sin perder la esperanza hasta el final. Los caminos de la providencia son inescrutables, pero debe haber algún motivo que explique el porqué del sacrificio de una vida tan joven, vigorosa y prometedora. Le envío mis más sinceras condolencias».

Esta nota parece sugerir que Bowers también falleció antes que Scott, pero no podemos asegurarlo, ya que al igual que los periódicos preparan las notas necrológicas de personajes conocidos con mucha antelación, es posible que Scott haya hecho lo mismo. Aunque no es probable que lo hiciera si sospechaba que moriría antes que los demás.

Scott escribió una carta para su buen amigo James Barrie, dramaturgo y autor de Peter Pan: «Llevamos cuatro días encerrados en la tienda de campaña por la tormenta y no nos queda comida ni combustible. Teníamos

intención de quitarnos la vida si las cosas llegaban a este extremo, pero hemos decidido tener una muerte natural, por el camino». Considerando que la tormenta les inmovilizó el 19 de marzo, esta carta indica que el 24 de marzo, cuando Scott la escribió, Bowers y Wilson aún estaban vivos. La última anotación en el diario del capitán data del 29 de marzo.

Hubo un solo detalle en la tienda que sugirió que Bowers había sobrevivido durante más tiempo que Scott y puso en duda la versión de todos los expedicionarios. Charles Wright halló una nota manuscrita en el dorso de una carta de Scott. La letra era de Bowers y la nota decía «el diario de Wilson está en su cartera y en la caja de instrumentos hay dos de sus cuadernos de dibujo. H. R. Bowers».

Cuando el principal detractor de Scott, Roland Huntford, buscó esta nota sin éxito en 1979, declaró que el Instituto Scott de Investigaciones Polares de Cambridge había ocultado el documento para que no se conociera su contenido. En 2003 hablé con un representante del instituto y un amigo mío se desplazó hasta Cambridge, para tratar de localizar la nota esquiva. Con la ayuda inestimable de Bob Headland, el principal archivero del instituto, localizamos la carta en cuestión en un marco, pero la nota de Bowers estaba en el dorso de la carta y por consiguiente, llevaba años oculta. Desmontamos el marco antiguo y efectivamente, localizamos la nota manuscrita de Bowers en el dorso de la carta de Scott. La carta no estaba fechada, pero Scott la había escrito en el interior de su diario y había arrancado la página. También había arrancado varias hojas más para escribir otras cartas y una declaraba que «estamos en las últimas, llevamos cuatro días de temporal, justo cuando nos acercábamos al último depósito». Esto indica que la carta, al igual que la de James Barrie, data del 24 de marzo, cuando aún estaban vivos los tres.

Cuando tres hombres pasan varios días encerrados en una tienda de campaña, no todos duermen al mismo tiempo. En una ocasión, en 1981, tuve que permanecer en la meseta durante diecisiete días y noches, en una tienda de tres plazas a doscientas millas del polo. Ninguno de los presentes padecimos congelaciones y pasamos la mayor parte de aquella eternidad en nuestros sacos de dormir. El principal recuerdo que conservo de aquella experiencia es que el tiempo perdió cualquier valor casi enseguida. Al

despertar, encontraba a los otros dormidos y los tres no tardamos en desarrollar horarios de sueño completamente diferentes. Si a eso le sumamos el dolor de la congelación, el frío extremo, el hambre y la deshidratación, lo más probable es que Wilson pidiera a Bowers, quizá en un momento en el que Scott dormía, que indicara en una nota la ubicación de sus diarios. Bowers habría reaccionado cogiendo el lápiz y anotando el recado de Wilson en el diario de Scott, ya que ni él ni Wilson escribían ya en sus diarios, ni para anotar sus reflexiones personales ni para anotar los datos meteorológicos, y ninguno de los dos dispondría de un lápiz o un papel. También es más probable que Bowers anotara el recado de Wilson en el mismo momento en que se lo pidió, que varios días más tarde.

Wilson murió poco tiempo después, y más adelante falleció Bowers. En algún momento, Scott se encargó de escribir cartas a los familiares más cercanos de sus dos compañeros y por fin decidió acelerar su propia muerte, abriendo el saco de dormir para dejar que se escapara el poco calor corporal que aún le quedaba. Si Bowers hubiera estado vivo y en condiciones de escribir la nota de Wilson con pulso firme cuando esto sucedió, es probable que sus profundas convicciones religiosas y su lealtad hacia Scott le hubieran impulsado a tender al capitán en una posición más digna, cerrarle los ojos y colocar sus brazos junto al cuerpo. La nota escrita por Bowers sólo sugiere que Wilson fue el primero en fallecer, pero no afecta las pruebas de que Scott murió el último.

Para decidir si una empresa ha sido un fracaso, primero hay que ponerse de acuerdo en la definición de un concepto tan artificial. Para alguien que pasa toda la vida persiguiendo una meta, ya sea una cura del cáncer o una plusmarca en los mil quinientos metros de atletismo, ¿constituye un fracaso que otra persona también encuentre la cura, o consiga la marca deseada, tres semanas antes? ¿Fracasó Scott por haber fallecido antes de su regreso a la base, como Mallory en el Everest? En absoluto. Antes de partir, él mismo había mencionado la posibilidad a los periodistas: «Quizá no sobrevivamos —declaró—. Quizá no logremos regresar».Tanto Shackleton como Amundsen estaban destinados a fallecer en misiones que no llevaron a buen término, el noruego en la búsqueda aérea de un aeróstata perdido en el Ártico y Shackleton de un ataque al corazón, durante el regreso de otro

viaje a la Antártida. Scott falleció en la Antártida, tras haber completado con éxito su misión. En 1940, el biógrafo George Seaver puso en perspectiva los logros de Scott.

«Podría decirse que James Cook definió la región Antartica —dijo el mismo Scott—, y que James Ross descubrió el continente.» «Pero Scott fue el primero en adentrarse en él», añadió Seaver. Los supervivientes del Terra Nova no consideraban que su expedición hubiera sido un fracaso. Charles Wright declaró que la misión había sido un triunfo sobre la adversidad, con hombres que fallecieron por culpa del mal tiempo y de la mala suerte, pero no por fallos propios. «La fama de Scott no se basa en la conquista del polo Sur —declaró Cherry-Garrard—. Llegó a un nuevo continente, averiguó cómo desplazarse por él y comunicó sus hallazgos al mundo; descubrió la Antártida y creó escuela. Fue el último de los grandes exploradores geográficos.»

«Gracias a los grandes descubrimientos de Ross, Biscoe, Balleny, Weddell, Scott, Shackleton, Mawson y otros exploradores británicos —escribió Louis Bernacchi en 1938—, ahora disponemos de un discreto imperio en el extremo sur del planeta, cuyos derechos territoriales serán tan importantes en el futuro como lo han sido los derechos adquiridos por Canadá y la Rusia soviética en el norte. No es probable que una potencia enemiga cuestione nuestros derechos sobre las regiones antárticas.»

Scott fue uno de los varios exploradores británicos que habrían otorgado al Reino Unido los derechos territoriales del polo sur. Afortunadamente, se acabaron imponiendo las consideraciones científicas sobre las ambiciones políticas y a finales de la década de los cincuenta, había un total de cincuenta y dos estaciones científicas repartidas por el continente antartico, con tripulaciones de unos doce países. Además de trabajar en coordinación con científicos alemanes y suecos, Scott también había tratado de convencer a Amundsen de realizar experimentos conjuntos; con toda probabilidad le habría gustado lo que pasó en la Antártida, ya que él fue uno de los pioneros de ese espíritu de colaboración.

Junto con Skelton, Day y Barne, Scott había contribuido a diseñar los primeros vehículos para la nieve con orugas, que llegaron a ser mucho más efectivos que los trineos con perros para las tareas antárticas. Asimismo, en

1917 las orugas contribuyeron a la derrota del ejército alemán, cuando las adaptaron como sistema de tracción a los tanques británicos, sólo cinco años después de los experimentos de Scott en la Gran Barrera.

Un detalle irónico es que los británicos fueron los últimos de todos los países con presencia en la Antártida, incluidos los noruegos, en dejar de utilizar perros junto a los vehículos motorizados. En 1981 utilizamos el avión de una de mis expediciones para llevar a un par de perras esquimales desde una base británica hasta Nueva Zelanda, a 1.600 millas de distancia, para que se aparearan con otros perros y evitaran la endogamia entre los últimos cuatro equipos de perros de la Antártida.

Otro detalle irónico es que en el siglo XXI, las expediciones modernas se dedican a competir entre sí con expediciones que requieren el máximo esfuerzo físico. Los mismos periodistas que critican a Scott por utilizar la tracción humana censuran a los aventureros polares actuales, si se les ocurre utilizar alguna ayuda externa en sus travesías. Scott se habría reído, o estaría desconcertado.

En 1993, Mike Stroud y yo atravesamos la Antártida sin ayuda externa, tirando de nuestros trineos. Los perros no habrían podido realizar el viaje sin un reabastecimiento de provisiones, así que demostramos que la tracción humana era un sistema más eficiente y autónomo que los perros. Sin embargo, en lo que respecta al rendimiento logrado por Scott y por Amundsen con sus respectivos sistemas, nuestra hazaña no demuestra nada, ya que ambos utilizaron el sistema de depósitos, y con esa ayuda externa, los perros son más eficaces que los hombres.

Cuando estalló la segunda guerra mundial, tan poco tiempo después de la carnicería de la primera guerra, el National Book Council de Londres recomendó a los soldados la lectura de El peor viaje del mundo, de Cherry-Garrard. El antiguo compañero de Scott recibió de nuevo un sinfín de cartas de los soldados, quienes le contaban que la historia de Scott y Oates había sido una fuente de inspiración para hombres enfrentados a los peligros y a los miedos de la guerra. La Gran Bretaña no ganó la guerra por sí sola, pero en el verano de 1940 era el único país europeo que aún resistía a los nazis. La campaña de propaganda orquestada por Goebbels era efectiva y estridente, pero los británicos resistían gracias a la fe que mantenían en sí

mismos y en valores como los que encarnaba Scott. El principal logro del explorador fue que sus hazañas y el modo en que las contó inspiraron a sus compatriotas, como los discursos de Churchill, y les animaron a resistir con gallardía.

Scott no había previsto las circunstancias de su muerte pero cuando aceptó que era inevitable, decidió enfrentarse a ella con valentía. «A fin de cuentas —escribió en su tienda de campaña congelada—, estamos dando un buen ejemplo a nuestros compatriotas, no por habernos metido en dificultades, sino por enfrentarnos a ellas como hombres.»

En su libro The English, de 1998, el autor Jeremy Paxman declaró que «la guerra y los años inmediatamente posteriores fueron la última ocasión en la que los ingleses tuvieron un sentido claro y positivo de su identidad». Paxman añadió que a partir de entonces y hasta el presente, «cualquier alarde de orgullo nacional se convirtió en algo ingenuo y moralmente cuestionable... A nadie se le ocurriría ya ponerse de pie al oír el himno nacional». Paxman citó unas palabras de Orwell al respecto: «Entre la izquierda, lo normal es avergonzarse un poco de ser inglés y pensar que hay que burlarse de cualquier institución propia del país, desde las carreras de caballos a los tradicionales pudines de manteca». Orwell podría haber mencionado también a Scott, pero escribía en 1948, cuando aún no le habían convertido en blanco de críticas. Gracias a la sencillez y la fuerza de su mensaje, Scott aún conservaba el respeto del público y el mismo año en que Orwell se lamentaba del pudín de manteca, los estudios cinematográficos Ealing producían Scott de la Antártida. La película, protagonizada por John Mills, obtuvo un éxito fenomenal entre el público y los mayores de sesenta años aún la recuerdan con emoción.

La fama de Scott se mantuvo firme durante dos guerras mundiales y aún aguantaría otras tres décadas. Sin embargo, la actitud del Reino Unido hacia su pasado estaba cambiando y bastó con que un hombre plantara las semillas para que Scott se transformara, de héroe en idiota.

19

La última palabra

¿Merece la pena escribir sobre los desacreditadores? ¿Por qué desmontar las mentiras escritas sobre hombres que fallecieron hace muchos años? ¿Por qué atacar a un biógrafo de éxito, que ha empleado la malicia y la falsedad para destruir la buena fama de un hombre que falleció hace muchos años? ¿Será porque me obsesiona el personaje, o porque me siento ofendido, como si me hubiera atacado a mí en vez de a Scott? Si algún entrevistador me planteara estas preguntas, tendría que responder con sinceridad que no tengo interés alguno en los desacreditadores y que por otra parte, soy consciente de que es válido cuestionar y comentar la reputación de los personajes conocidos. Por ejemplo, en el último medio siglo han vapuleado tanto a T. E. Lawrence como a Scott, pero no cuestiono la obra de su biógrafo más crítico, Richard Aldington, en parte porque no sé mucho de la guerra en el desierto. Si Aldington fuera culpable de falsear y manipular los datos sobre Lawrence, yo no sería capaz de detectar y denunciar sus difamaciones. Scott no me obsesiona ni más ni menos que Shackleton o que una docena de pioneros de las regiones polares. Tampoco me obsesiona el principal detractor de Scott, Roland Huntford. Lo único que deseo es aprovechar mi experiencia y mis conocimientos en el campo para corregir una injusticia patente.

Cuando informé de mis intenciones de escribir este libro a Wally Herbert, el más importante de los exploradores polares británicos actuales y autor a su vez de una biografía de Robert Peary, me advirtió: «Tras las experiencias desagradables que pasé, debo avisarte que es peligroso enzarzarte en una controversia histórica. Las bases de la polémica sobre Peary radican en los egos de los historiadores y los periodistas en ambos bandos del debate. Hacen caso omiso de las facetas prácticas de los viajes polares. He aprendido por las malas que los que no quieran escuchar no te oirán. No importa la cantidad de experiencia que tengas en cuestiones polares, los gacetilleros te ultrajarán por escrito... Es más, estarán encantados de hacerlo, porque al insultarte se sentirán importantes. Lo único que sacarás de la experiencia serán insultos. Te atacarán en persona para desacreditar tus opiniones, de modo que debes preguntarte si merece la pena...». Yo creo que sí.

Desde tiempos inmemoriales ha habido intentos de derribar a los famosos, de todas las épocas y de todos los orígenes, de sus pedestales. Sin embargo, si hubiera un campeonato mundial para desacreditadores, los británicos se llevarían unas cuantas medallas. En el Reino Unido lo tratamos como una actividad respetada y las editoriales están dispuestas a publicar cualquier obra que logre desbancar a un famoso de su pedestal con un mínimo de credibilidad, tras asegurarse de que el departamento legal haya eliminado cualquier difamación que pueda llevar a una demanda judicial por injurias. En Inglaterra los libros desacreditadores venden muchos miles de ejemplares, porque la denigración forma parte de nuestro carácter, al igual que la tendencia a menospreciar nuestras cualidades y a sentir que nos enfrentamos a enemigos fenomenales. Las grandes victorias militares jamás se recuerdan con tanto entusiasmo como los episodios en los que un grupo reducido de británicos logró dar la vuelta a la tortilla, frente a fuerzas más numerosas, como en los casos de Dunkirk, de Agincourt, o de Rorke's Drift.

Uno de los motivos que han llevado a desacreditar a varios personajes es la política. En 1698, los políticos radicales del partido Whig que deseaban limpiar la imagen de Oliver Cromwell encargaron una falsificación de las memorias de uno de sus generales. El libro logró

engañar a todo el mundo hasta finales del siglo XX. Un solo libro generó una impresión equivocada incluso entre los historiadores más eruditos, durante tres siglos. Sin embargo, el padrino de los desacreditadores británicos actuales es Lytton Strachey, que terminó sus estudios en Cambridge coincidiendo con la muerte de Scott y se embarcó en una colección de libros-revelación sobre famosos de la época victoriana. Se encargó de atacar el sistema educativo de los típicos internados británicos, el imperialismo, el liberalismo y la clase de evangelismo religioso que aseguraba a los fieles que hallarían la gracia divina en las trincheras, ya que Dios odiaba a los alemanes. Strachey se concentró en personajes tan conocidos de la época como Gordon de Jartum o Florence Nightingale. «Todo el mundo conoce la imagen popular de Florence Nightíngale —escribió Strachey—: una mujer santa, abnegada... La dama de la lámpara... Se trata de una imagen conocida. Sin embargo, la verdad era muy diferente.» Estas palabras eran todo un escándalo para la sociedad de la época, aunque visto desde una perspectiva actual su libro era muy suave, si bien era cínico y ocurrente.

Si Strachey era un terrier que se dedicaba a mordisquear los pantalones de los poderosos, también fue el responsable de abrir las puertas a varias generaciones de perros de presa que siguieron sus pasos. «No le corresponde al biógrafo escribir comentarios halagüeños —explicó Strachey a los futuros biógrafos—, sino revelar los hechos de cualquier situación, tal como lo interpreta.» Strachey evitaba las entrevistas directas, los relatos organizados en orden cronológico y la investigación realizada exclusivamente en la biblioteca. «Si un biógrafo es inteligente —explicó—, utilizará una táctica más sutil. Atacará al objeto de la biografía en puntos inesperados, le doblará el flanco o la retaguardia, echará un vistazo inesperado y revelador hacia los rincones más oscuros y olvidados. Navegará por ese mar inmenso de material y de vez en cuando echará un balde y sacará de las profundidades alguna especie característica, que procederá a analizar con atención.»

Otro motivo para los esfuerzos desacreditadores, quizá el más sencillo de todos, es la necesidad de echar la culpa a otro de los errores propios. Durante generaciones, representantes sucesivos de las familias de Fletcher

Christian y William Bligh han jugado a este juego y han ofrecido su versión de los hechos acaecidos en el Bounty. Los intentos de proteger o atacar la reputación de los involucrados en aquel incidente siguen en la actualidad y empezaron cuando el primo hermano de Fletcher, que era la máxima autoridad judicial en la Inglaterra de aquella época, utilizó su influencia para describir a Bligh como un sádico de la peor calaña, aunque en realidad era un tipo bastante compasivo. Sin embargo, las acusaciones ayudaban a justificar los actos de rebelión cometidos por Christian. A continuación, a Bligh le pasó lo mismo que a Scott con la película The last place on Earth y a William Wallace con Braveheart: entró en juego la industria cinematográfica y convenció al mundo entero de que una serie de «hechos», emanados de la imaginación del guionista de turno, eran en realidad verdades históricas. En los años 1930, el mundo estaba convencido de que Bligh era un sádico, mientras que Fletcher Christian era un héroe, interpretado sucesivamente por Errol Flynn, Clark Gable y Marión Brando (sin kilos de más).

El sufrimiento provocado por la primera guerra mundial era de tal intensidad que reclamaba villanos a quienes se los pudiera echar la culpa. La guerra produjo miles de héroes, pero a alguien había que culpar por las masacres y también surgieron cientos de villanos, listos para los perros de presa que habían sucedido a Strachey. Muchos de los cuales no habían nacido aún cuando acabó la guerra. Reunieron a los sospechosos habituales de haber ocasionado la matanza; algunos eran políticos, pero la mayoría eran generales como Haig. Al parecer, todos los altos mandos eran ineptos y vanidosos, a diferencia de los alemanes que se portaban bien con sus hombres y además eran astutos. Los críticos explican el hecho de que los alemanes perdieran la guerra y los británicos la ganaran con la participación de Estados Unidos (que sólo participó durante los últimos tres meses de una guerra que duró cinco años). Los hechos históricos jamás desalentarán a un desacreditador resuelto.

Otro candidato predilecto para convertirse en culpable de las atrocidades era la división de clases en el Reino Unido: los oficiales de clase media llevaban a sus soldados de clase baja a morir en los campos de batalla. La mayoría de los generales eran miembros de la nobleza, como en

el caso de Balaclava, y mostraban la misma indiferencia hacia las vidas de sus hombres. Esta teoría ignora el hecho de que el británico era el único de los ejércitos involucrados en aquella guerra cuya cúpula militar estaba dirigida por un antiguo soldado raso, o que el cuerpo de oficiales presentaba una flexibilidad social mucho mayor al de los ejércitos francés o alemán. El trauma colectivo del millón de víctimas de la guerra descartaba la posibilidad de un análisis objetivo. Se crearon mitos que no tardaron en convertirse en verdades. Los radicales echaron la culpa al imperialismo y al sistema de clases. Los cínicos se regodearon en la inutilidad de la guerra, demostrada por la aparición casi inmediata de Hitler.

La segunda guerra mundial distrajo la atención de la búsqueda de culpables de la primera, pero el tema recobró actualidad en los años sesenta, gracias a una nueva oleada de libros, obras de teatro y películas que criticaban la futilidad de la guerra y la incompetencia de los involucrados. Para la mayoría de los británicos, obras como Oh! What a lovely war se convirtieron en el reflejo más fiel de lo sucedido, aunque quizá se trataban más de un reflejo del ambiente que reinaba en el Reino Unido de los años sesenta, con una población ávida de absorber cualquier cosa que les contaran los medios. Si el abuelo, que estuvo en las trincheras, observaba los documentales consternado y sugería que no fue exactamente así como sucedió todo, debía de fallarle la memoria, ya que la televisión no mentía.

El doctor Gary Sheffield, antiguo secretario general de la comisión británica para la historia militar, declaró no hace mucho en un documental de la BBC que la imagen predominante del ejército británico durante los años de 1914a 1918, según la cual estaba formado por «leones dirigidos por asnos», era errónea. «En realidad —declaró—, en el contexto de unos cambios revolucionarios en la tecnología bélica, el ejército británico tuvo que someterse a un proceso de aprendizaje sangriento, pero llegó a convertirse en una fuerza formidable. En el año 1918, este ejército tan denostado ganó las mayores victorias de la historia militar británica.» A pesar de las pruebas que avalaban sus afirmaciones, Sheffield contradecía los mitos populares establecidos por generaciones de detractores y en consecuencia, varios televidentes le criticaron con indignación.

A partir de los años setenta, cada vez más biografías se escribían con el solo objetivo de hacer caer al sujeto en cuestión de su pedestal. Si un autor novel quería conseguir un contrato lucrativo con la editorial, debía escribir un verdadero bombazo. Esta tendencia sigue vigente en la actualidad, como demuestran un par de ejemplos: en el año 2002, una reseña de la biografía de Byron escrita por Fiona MacCarthy comentó que «es lamentable que una obra biográfica como ésta emplee tan poco tiempo en analizar el talento poético de Byron, pero dedique centenares de páginas a demostrar que el poeta era un homosexual encubierto». Otro crítico cita las reseñas de otra biografía, la del autor Anthony Burgess escrita por Roger Lewis. El crítico cita a Philip Hensher, que declaró que «hacía años que no leía un libro tan carente de generosidad y benevolencia. La obra no es una biografía convencional, sino una crítica prolongada y hostil del novelista, como escritor y como individuo». Le acusa de ser un sadomasoquista, un mal padre, un tacaño... No cabe duda de que un libro desacreditador es más entretenido que una hagiografía, pero una dosis de malicia que puede ser entretenida en un artículo breve se vuelve aburrida en un libro de esta longitud.

Por supuesto, tanto Byron como Burgess estaban muertos y por lo tanto no podían desmentir las acusaciones de MacCarthy y Lewis. Estos libros pueden caracterizarse como una muestra de la cobardía más vil. La ventaja de este género para los autores dedicados a denostar a víctimas ya fallecidas es que pueden inventarse todas las mentiras que quieran, siempre que sean medianamente verosímiles. Quizá ofendan profundamente a los familiares del héroe desacreditado, pero nadie podrá hacer nada al respecto.

Muchos autores han escrito biografías del capitán Robert Scott y al final de este libro menciono a la mayoría de ellos. Pero como ya hemos comprobado, en los años setenta había llegado el momento de desarbolar la leyenda de Scott. El ambiente en aquella época era de desdén hacia cualquier héroe de la vieja escuela, especialmente alguien que encarnaba los valores de la flema británica. Las obras dedicadas a destrozar la fama de un héroe se vendían muy bien y, además, los detractores de Scott se beneficiarían de las enormes diferencias entre la escala de valores en la era victoriana y lo políticamente correcto en el mundo actual. Ambas

concepciones de la vida son casi contradictorias entre sí, de modo que es fácil presentar a individuos del estilo de Scott como representantes de todo lo que es políticamente inaceptable hoy en día, sin considerar que se le debe juzgar en el contexto de su época. No sería justo para nadie que le juzgaran a posteriori, con unos valores completamente ajenos a los suyos y sin embargo, eso es precisamente lo que hacen los detractores actuales de Scott.

Durante los años posteriores a la expedición, se escribieron varios libros sobre el tema y tanto Teddy Evans como Priestley, Cherry-Garrard, Taylor, Ponting y Clements Markham se mostraron respetuosos hacia los logros de Scott.

Cherry-Garrard escribió su famoso libro El peor viaje del mundo en 1922, diez años después de su intento fallido de rescatar a Scott. El libro no era una biografía de Scott sino un relato emocionante sobre una parte de la expedición del Terra Nova, escrito por Cherry-Garrad pero influido por su amigo y vecino George Bernard Shaw y su esposa, Charlotte. Ni Cherry-Garrard ni Bernard Shaw mostraban mucho interés por la religión, ambos odiaban la guerra y admiraban la literatura y el proceso de la creación literaria. Pasaron muchas horas felices en sus hogares rurales, paseando por la campiña y hablando de Scott. Shaw decidió que Scott le caía muy mal, a pesar de que nunca le había conocido, aunque disfrutaba de la compañía de su viuda, Kathleen.

En una carta a Kathleen, Shaw explicó el papel que había jugado al convencer a Cherry-Garrard de que no debía limitarse a escribir un relato de viajes, sino que debía analizar la personalidad de los involucrados, especialmente la de Scott. «Jamás conocí a Con —escribió Bernard Shaw —, y mi único interés personal en él se debía a mi amistad contigo. Para mí no era más que un personaje de una tragedia y no tenía la menor idea de la clase de hombre que era. El libro de Cherry le convierte en un personaje vivo y por consiguiente, mucho más interesante. Sin embargo, para devolver la vida a un héroe no sólo hay que mostrar sus virtudes, sino también sus defectos. Cherry describe a Con tal como era, sin introducir elementos críticos. Pero desde luego, yo me permito una mirada más crítica.»

Shaw tenía la habilidad de causar problemas entre sus amigos y durante algún tiempo después de la publicación de El peor viaje del mundo, se dedicó a generar tensión entre Kathleen y Cherry-Garrard. Durante treinta y seis años, Cherry-Garrard se dedicó a repasar todos los detalles de la expedición del Terra Nova con Shaw, hasta que el viejo escritor falleció a los noventa y dos años de edad, completamente lúcido hasta el final. Shaw no dejó de insistir a Cherry-Garrard que la muerte de Scott no había sido culpa suya, sino una consecuencia de las acciones del mismo capitán.

La imaginación de Shaw logró introducir múltiples detalles nuevos en la vieja tragedia. Incluso sugirió a Cherry-Garrard que Scott había abandonado a Taff Evans a su suerte y que se había dedicado a mirar fijamente a Oates hasta convencerle de que saliera de la tienda, en una especie de suicidio forzado. Estos detalles eran un producto típico de la picara imaginación de George Bernard Shaw y en su origen, fueron bastante inofensivos. Sin embargo, más adelante los críticos de Scott los aceptarían como hechos demostrados. Shaw describió a Scott como «el fracasado más incompetente de la historia de la exploración» y su opinión quedó reflejada en un epílogo que incluyó Cherry-Garrard en la reedición de 1951 de su El peor viaje del mundo.

Hacia el final de sus días, Shaw parecía cansarse de sus propias facetas menos atractivas, o por lo menos las reconoció: «Te burlas de ellos, te mofas de ellos por no hacer lo que tampoco te atreves a hacer tú —escribió, sobre su propio cinismo—. ¡Y no dejas de reír, de reír! Con eterno desdén, envidia perenne, locura eterna, eterna voluntad de manchar y mancillar, de degradar, hasta que llegas por fin a un país en el que los hombres se toman en serio las preguntas y te ofrecen una respuesta seria; entonces les ridiculizas por no tener sentido del humor y te vanaglorias de tu propia falta de valor, como si te convirtieras en mejor persona que ellos».

Cherry-Garrard pasó la mayor parte de su vida mortificado por la muerte de sus compañeros, pero tuvo suerte al casarse tarde con una mujer mucho más joven que él, que le cuidó durante años de enfermedad, depresión e incluso alucinaciones sicóticas, que afortunadamente se alternaban con períodos de tranquilidad y entusiasmo. No está muy claro si la amistad de Shaw le sirvió de mucha ayuda.

En 1928, un párroco de Worcestershire llamado Gordon Hayes, que había estudiado en Cambridge y tenía un ávido interés por la historia polar, formuló las primeras críticas constructivas del viaje de Scott al polo. Durante una correspondencia que duró diez años, Hayes se lamentó con el doctor Hugh Mili, un antiguo amigo de Scott y gran admirador de Shackleton, de la falta de colaboración de los supervivientes del Terra Nova con sus investigaciones. De todos los que se habían ofrecido a ayudarle con su trabajo sobre Scott, sólo Ponting y en menor medida, Priestley, lo habían hecho. Los ataques de Hayes hacia Scott se basaban en los argumentos de que debió haber usado los perros, que no se le daba nada bien la planificación o la organización, que había salido demasiado tarde, que mostraba una predisposición a las depresiones, que padeció y falleció de escorbuto y que los trabajos de investigación realizados por el Terra Nova eran una simple repetición de los del Discovery.

Debenham ofreció un resumen de la obra de Hayes: «La crítica que ofrece puede resumirse en una sola frase: «Scott fue un mentecato por no haber usado los perros y fue un fallo de organización no haber hecho exactamente lo mismo que Amundsen». Sin embargo, Hayes no ofrecía una opinión muy positiva sobre la expedición del noruego: «Debemos resumir la crítica más evidente del viaje de Amundsen, que con toda sinceridad, fue una empresa completamente inútil». Cuatro años más tarde, Hayes escribió otro libro sobre la exploración de la Antártida, La conquista del polo sur, en el que no se mostraba crítico con Scott: «El capitán Scott —escribió en aquella ocasión— debía de ser un hombre de corazón noble, ya que su cualidad principal era su generosidad... Era sensible y modesto a la vez... Mostraba independencia y una férrea voluntad. También era impulsivo y temperamental; se podría decir que su personalidad era variada e interesante».

A pesar de las suaves críticas vertidas por Hayes y Cherry-Garrard, la imagen de Scott aún era la de un explorador del que los británicos se podían enorgullecer tanto como de Livingstone. En 1930 se publicó la primera biografía autorizada de Scott; se trataba de un libro inofensivo cuyo autor había tenido acceso a cartas inéditas entre Scott y Kathleen, quien se reservó el derecho de revisar las pruebas de imprenta. George Seaver, en

1940, Frank Debenham en 1959, Harry Ludlam en 1965, Reginald Pound en 1966 y L. B. Quartermain en 1967, ofrecieron detalles adicionales de la historia de Scott en libros sucesivos, basados en investigaciones adicionales de los diarios y las cartas de los involucrados. Sin embargo, ninguno de estos libros presentaba conclusiones que hubieran preocupado mucho a Scott, de haber levantado la cabeza. Una obra de Peter Brent, escrita en 1974, profundizaba un poco más en la historia y trataba de ofrecer una visión más crítica de Scott, siguiendo la tónica de los biógrafos de la década de los setenta, que empezaban a revelar detalles mucho más escabrosos de sus personajes. Sin embargo, Scott parecía aún inmune al ataque de los buitres literarios y los aspirantes a desacreditadores.

En Noruega, Nansen protagonizó una biografía que ofrecía una lectura gay de sus viajes al Ártico con Hjalmar Johansen, mientras que en 1974 hubo un ataque severo contra la reputación de Roald Amundsen. El noruego Káre Holt escribió un libro titulado La carrera, que supuestamente se trataba de una obra de ficción pero que provocó una grave ofensa entre los círculos de exploradores noruegos. Si un autor noruego se encargaba de desacreditar a Amundsen, no podía tardar en llegar algún autor inglés dispuesto a destruir la leyenda de Scott. A fin de cuentas, era uno de los pocos héroes de gran calibre que aún se mantenían en su pedestal. Durante la década de los setenta, otros personajes antaño respetados caían uno tras otro, incluidos el filántropo Albert Schweitzer, Winston Churchill y V. I. Lenin.

En el año 1977 surgieron dos nuevos biógrafos de Scott que parecían estar dispuestos a atestar el golpe mortal. Sin duda, David Thomson lo intentó y se mostró tan crítico como pudo, dentro de los límites marcados por su propia objetividad. Se concentró en todos los defectos profesionales y personales de Scott pero en mi opinión, no logró destrozar la fama de un hombre fallecido. La biografía de Scott escrita ese mismo año por Elspeth Huxley incluía mucho material inédito y fue un éxito de ventas. Huxley se dedicó a escudriñar a Scott con la mirada experta de una biógrafa profesional, con más de treinta libros en su haber. Al fin, Huxley concluyó que Scott «no era en absoluto el navegante sencillo que pudo parecer en alguna ocasión», pero que no dejaba de ser un héroe.

Y en 1979 se publicó Scott y Amundsen, de Roland Huntford. Un año más tarde llegué al polo Sur por primera vez y pasé ahí cuatro días, ayudando a los habitantes de la base a lavar los platos en la cantina. Charlé con varios de los científicos que pasaban ahí el invierno, interesado en oír sus opiniones sobre varios exploradores, incluido Scott. Ellos mencionaron el nuevo libro y me preguntaron si lo conocía. Al parecer, la historia de Scott como héroe polar no era más que una estratagema imperialista británica, que había desenmascarado el tal Huntford. Decidí comprar el libro a mi regreso a casa, pero lo olvidé.

A mediados de los años ochenta me recordaron el libro en una ocasión insólita; la señora Raisa Gorbachev lo mencionó cuando fui a pronunciar una conferencia en Moscú. Entonces decidí comprar la obra y ver la versión en vídeo del libro de Huntford. Ambas versiones presentaban datos que a mi entender eran cuestionables, pero disfruté de su carácter ameno. La obra de Huntford estaba muy bien escrita, con la estructura de una novela emocionante y al no estar yo muy enterado de la historia polar en aquella época, me impresionó la larga lista de agradecimientos y la extensa bibliografía al final del libro.

En 1993 crucé la Antártida con Mike Stroud y en 1997, por casualidad vi de nuevo la versión televisiva de la obra de Huntford. En esa ocasión, me causó una impresión muy distinta.

Yo había adquirido más experiencia como explorador polar, como jefe de expediciones y como conductor de trineos. En el año 2000, durante la convalecencia de unas lesiones provocadas por la congelación, me dediqué a leer el libro con detalle y a realizar anotaciones, mientras leía todas las obras que pude conseguir sobre Amundsen y Scott, unas 112 en total. Empecé a comprender la magnitud del cambio que había sufrido la reputación de Scott y comprobé que la visión de Huntford se había convertido en la versión más aceptada del explorador. Cuando mi propia experiencia polar me convenció de que algo fallaba en la obra de Huntford, me decidí a tratar de devolver a Scott el lugar que le correspondía en la historia de la exploración.

La importancia de esta misión y el motivo de mis esfuerzos en este campo radican en el hecho de que Scott y Amundsen se ha convertido en el

libro de referencia por antonomasia sobre Scott. A partir de la obra de Huntford, todas las biografías de Scott la han citado y han encumbrado al autor como el principal biógrafo polar del mundo, gran parte de cuya obra es aceptada como si se tratara de una verdad histórica. (Huntford ha realizado una investigación muy exhaustiva, pero me decepcionó no encontrar una explicación detallada de sus fuentes en la edición más leída, en rústica, de su The last place on Earth, que habría permitido a sus lectores consultar el origen exacto de todas las citas y las afirmaciones del texto.)

La imagen del capitán Scott ofrecida en Scott y Amundsen ha provocado un cambio radical del concepto que tiene el público del explorador. En la introducción a una nueva edición de la obra en rústica, publicada en 1999, Paul Theroux describió a Scott como «inseguro, dado al pánico, sin sentido del humor... un chapucero... con tendencia a exagerar». Si queremos hacernos una idea de la actitud de Roland Huntford hacia los dos protagonistas de su historia, basta con consultar el índice temático. En la sección de «características» de Amundsen, Huntford enumera su «amor por los animales, capacidad de liderazgo, magnetismo, modestia, forma física, sentido de la rectitud, sensibilidad, reticencia sexual, miopía, tenacidad, estoicismo, vanidad». Por otra parte, las «características» de Scott incluyen la «tendencia a la distracción, agnosticismo, falta de don de mando, incapacidad de aguantar las críticas, ataques de depresión, sentimentalismo, impaciencia, tendencia a la improvisación, sentido de inferioridad, inseguridad, falta de perspicacia, irracionalidad, aislamiento, celos, juicio defectuoso, falta de liderazgo, dones de escritor, tendencia al pánico, temeridad, tendencia a evitar las responsabilidades, sensiblería, indecisión».

Lo que quería saber era cómo había logrado Huntford convencer a los lectores de que su versión de Scott era la más acertada.

En primer lugar, Huntford aseguraba que tenía experiencia en condiciones de hielo y nieve, pero demostraba su ignorancia sobre asuntos polares en algunas de sus afirmaciones: «A los cuarenta grados bajo cero —declara—, cada bocanada de aire quema la garganta como el fuego».Yo he tirado de un trineo a cincuenta grados bajo cero y jamás he experimentado este fenómeno descrito por Huntford. También declara que Stubbered, uno

de los compañeros de Amundsen, era un experto constructor y sabía cavar cuevas en la nieve sin que se les hundiera el techo. La mayoría de las expediciones que pasan el invierno en la Antártida, entre ellas la mía, construyen dichas cuevas para guardar material o instalar talleres de trabajo. No hace falta ser constructor.

Huntford declaró que Scott era «incapaz de lograr la interacción precisa entre los brazos, el torso y las piernas que requiere el esquí nórdico. Scott era más bien patoso y desperdiciaba energía en cada paso... No estaba muy bien adaptado a las dificultades de los desplazamientos polares». En realidad, Scott había dado sobradas muestras durante expediciones sucesivas de su capacidad para los desplazamientos polares, además de ser el más experto conductor de trineo de tracción humana de su época. He sido instructor militar de esquí y. he enseñado a los soldados a utilizar la interacción de extremidades que describe Huntford, además de haber tirado con esquís de un pesado trineo, durante miles de millas. Puedo afirmar que Huntford no ha comprendido la esencia de la cuestión: la buena técnica como esquiador no pinta nada a la hora de tirar de un trineo pesado.

El autor critica a Scott por abrigarse con prendas de materiales fabricados por el hombre, en vez de utilizar pieles. Pero los expertos en cuestiones polares saben que las pieles abultan mucho y limitarían la movilidad de hombres que tenían que tirar de un trineo, además de hacerles sudar demasiado. Incluso a cincuenta grados bajo cero, para tirar de un trineo es mejor utilizar ropa ligera de algodón, porque en caso contrario el sudor queda atrapado y se congela en la piel cuando se enfría el cuerpo. Las pieles sirven para aquellos que conducen trineos tirados por perros, que son los que realizan el mayor esfuerzo. Huntford afirma que Scott no tenía pieles y que eso explica algunos de los casos de congelación que padecieron sus hombres. Sin embargo, Amundsen y los suyos también sufrieron problemas de congelación, a pesar de disponer de pieles: «Mi nariz, mis labios, mi mandíbula y mi frente se han convertido en una gran llaga», declaró Amundsen. «Scott forzó la marcha —afirma Huntford—. Recorría trece millas por día, poco menos de las quince que recorría Amundsen. Sus hombres marchaban durante nueve o diez horas, tirando de sus pesadas

cargas... Era inhumano obligarles a tirar de cien kilos por cabeza, a 2.700 metros de altitud.»

Sin embargo, no es inhumano que un jefe de expedición como Scott marque un ritmo exigente y aún hoy es práctica habitual marchar durante unas nueve o diez horas por día. Cien kilos de carga no es mucho y en cuanto a los 2.700 metros, ésa es la altitud media de la meseta polar.

En numerosas ocasiones, Huntford declara que Scott competía contra Shackleton, su «rival imaginario». Sugiere que Scott no dejaba de comparar su progreso con el de Shackleton para regodearse en la ventaja que conseguía. Después de realizar muchas expediciones en zonas recorridas con anterioridad por otros exploradores, sé que la actividad más natural y satisfactoria del día consiste en comparar el avance conseguido con el del viajero anterior. No es cuestión de burlarse, sino de utilizar la experiencia de otro explorador como marco de referencia, para evaluar el progreso. «No es más que la interpretación de un individuo —declaró el explorador polar Vivían Fuchs sobre el libro de Huntford—, pero su falta de experiencia de las condiciones que describe le descalifica como juez.»

En segundo lugar, Huntford sintonizaba con las expresiones británicas de culpa sobre el pasado colonial del Reino Unido, estableciendo una conexión directa entre Scott y el legado colonial. «Scott procedía de un imperio que si bien había empezado a decaer, aún era poderoso y opulento —declaró Huntford—. Amundsen procedía de un país pequeño y pobre, con una población reducida.» Esta declaración cargaba aún más las tintas a favor del noruego, ya que los británicos muestran una tendencia natural a apoyar al débil.

«Scott personificaba el fracaso glorioso —declaró Huntford—, que se había convertido ya en un arquetipo británico. Era el héroe ideal para una nación en declive.» Huntford describe a Amundsen como un vikingo de clase alta, cuyas hazañas simbolizaban el surgimiento de Noruega como nación independiente, mientras que Scott era el hijo de un cervecero de clase media, que personificaba la decadencia nacional del Reino Unido. Declara que el año 1870, dos años después del nacimiento de Scott, fue el inicio de la caída del poder británico: «Difícilmente encontraríamos un símbolo más oportuno del declive que el nacimiento de Scott», declaró.

Huntford presta especial atención al factor de las clases sociales: «Scott padecía de la inseguridad de las clases medias ambiciosas, cuando se enfrentan a un aristócrata natural». Más adelante, abunda en el tema: «La llegada de un capitán de los dragones a una expedición en la que predominaban las clases medias abría unas posibilidades interesantes». Scott no comentó nunca el tema de las clases sociales, pero su división entre marinería y oficiales provocó más críticas de Huntford: «Scott organizó la expedición con disciplina naval y una rígida segregación de oficiales y marinería». En realidad, las pruebas no señalan que la separación fuera tan rígida; la biblioteca del refugio, situada en la habitación de Scott, estaba abierta a todo el mundo y todos participaban en los mismos juegos y deportes. Scott comentó por escrito que aparte de la división de los aposentos para dormir, «ofrece una ventaja en expediciones como ésta, que todos compartamos las mismas adversidades y en la medida de lo posible, vivamos una vida parecida».

En tercer lugar, Huntford muestra cierta tendencia a ir más allá de la evidencia disponible. «A veces hay que interpretar los hechos», declaró él mismo en una ocasión. En una entrevista televisiva realizada por la BBC, Huntford confesó que el episodio en el que Scott trataba de obligar a Oates a salir y suicidarse se basaba en su «intuición». Cuando en 1996 Sara Wheeler le entrevistó para el libro Terra Incógnita y le preguntó si no tenía ganas de viajar al sur, ya que había creado unas descripciones polares tan logradas, Huntford respondió que no, que las descripciones eran «paisajes de la mente». Al parecer, incluso sus descripciones del paisaje eran intuitivas. «Su libro es más interpretativo que informativo —declaró en 1972 el Times Literary Supplement, respecto a una obra sobre Suecia—. Quizá habría resultado más convincente un análisis más imparcial.» «A Huntford no le convencían las pruebas documentales ni los indicios contemporáneos, sino su propio convencimiento —declaró Wayland Young, de la revista Encounter, sobre Scott y Amundsen—. No es ésa la actitud de un estudioso; convencerse por estos medios de que un hombre que falleció hace muchos años era un villano corresponde más a un novelista.»

En cuarto lugar, Huntford utilizó las omisiones selectivas para crear una imagen negativa de Scott entre sus lectores. Ofrece citas textuales, pero

jamás reproduce los cientos de diarios que contenían comentarios halagüeños sobre el capitán, ni como contrapeso de las opiniones negativas que cita a menudo, extraídas de los pocos diarios críticos con Scott. En este libro he incluido anotaciones que representan ambas posturas.

Huntford aseguró a los críticos noruegos encargados de reseñar su obra que había descubierto falsedades en los diarios de Scott, de la expedición del Discovery: «Cambió las anotaciones de sus diarios —declaró Huntford —. Más tarde se perdieron los originales, pero los encontré a través de uno de sus familiares y fui el primero en poderlos comparar con la versión publicada... No he sido el único en reaccionar contra las falsedades históricas, contra los mitos peligrosos que hemos perpetuado para cultivar la fama gloriosa de Inglaterra». Más adelante, Huntford reconoció a la publicación Aftenposten que Scott no había alterado sus diarios personales, pero que «las instituciones» británicas le habían encubierto. «Precisamente de eso padecemos en Inglaterra —añadió Huntford—. He hallado más de setenta omisiones considerables, en su mayoría comentarios maliciosos sobre aquellos que estaban a su cargo.»

Ya hemos comentado en este libro el motivo evidente de las setenta omisiones mencionadas por Huntford, que con toda probabilidad habría hecho el mismo Scott de haber sobrevivido. Los pasajes editados eran notas privadas sobre los miembros de su equipo, tanto positivas como negativas, cuya publicación jamás estuvo prevista. Los comentarios críticos de Huntford sobre la utilización de los diarios de los exploradores a menudo parecen caer en contradicciones. Por una parte acusa a Scott de falsear la realidad con sus omisiones y su «manipulación de la historia», por no haber utilizado todo el material de su diario. Por otra parte, cuando menciona omisiones parecidas en El paso del noroeste de Amundsen, Huntford declara que el noruego es «selectivo», pero que «no manipula la historia» con sus recortes. Asimismo, Huntford recurre a menudo a las quejas de Armitage sobre Scott, escritas veinte años después de los acontecimientos, pero desestima comentarios igualmente críticos de un antiguo compañero de Amundsen: «Lo que hace es reconstruir los hechos, después de años de darle vueltas con amargura —declara Huntford—, y no es probable que sea una versión objetiva de los hechos».

A lo largo del libro, Huntford hace caso omiso de la faceta científica de las expediciones de Scott, a pesar de que él y sus hombres le dedicaron muchas más horas que a la exploración polar. En realidad, la ciencia era el principal objetivo de Scott e incluso el crítico Cherry-Garrard afirmó sin lugar a dudas que el interés de los expedicionarios por la ciencia era auténtico. Cherry-Garrard, Scott y los demás siempre afirmaron que, además, querían alcanzar el polo.

Huntford criticó con dureza los treinta y cinco kilos de rocas que transportó Scott: «No fue más que un intento lamentable de evitar una derrota total en el polo». ¿Creerá Huntford que de haber llegado Scott y sus hombres al polo en primer lugar habrían dejado las rocas? Según su informe oficial, el Museo de Ciencias Naturales británico no opinaba lo mismo que Huntford sobre aquellas piedras: «Los heroicos esfuerzos del grupo al recolectar aquellas rocas no fueron en vano. Establecieron una base sólida, que deberá animar a sus sucesores a que recojan material que permita estudiar la superestructura del continente». Muchas décadas más tarde, aquel mismo material ofreció a los científicos las primeras pruebas no sólo de un profundo cambio climático en la Tierra, sino incluso de cambios en la forma y estructura de la corteza terrestre. Sin embargo, Huntford aseguró que aquellas rocas fueron innecesarias, ya que Shackleton «había hecho ya la mayor parte del trabajo». En realidad, a diferencia de las muestras recogidas por Shackleton, las de Scott permitieron determinar la edad exacta de la arenisca de Beacon y ofrecieron un indicio clave sobre los orígenes de la Antártida.

Las municiones de mayor calibre que utiliza Huntford proceden de Oates, a quien el biógrafo admiraba sin disimulo. Por otra parte, Huntford declaró abiertamente que no soportaba a Wilson, sin duda porque a pesar de su espíritu crítico y su evidente sinceridad, la mayoría de los comentarios de Wilson sobre Scott fueron favorables. En Scott y Amundsen, Huntford informó a sus lectores que había tenido acceso a material inédito, incluidas las últimas cartas del capitán Oates. También instó a sus editores a que hicieran especial hincapié en el material inédito en la campaña promocional del libro. Su actitud da a entender que fue él quien halló las cartas, cuando en realidad ya las había visto Sue Limb, coautora de una propuesta editorial

sobre Oates, a quien se las mostró la hermana de Oates, Violet. La madre de Oates, Caroline, había guardado celosamente todas las cartas de Oates y había dado órdenes de que las destruyeran a su muerte. Sin embargo, Violet las había copiado en secreto antes de su destrucción y al caerle bien Sue Limb, se las mostró en 1963. Les había presentado Frank Debenham, quien ofreció a la autora la siguiente advertencia sobre Oates y sus cartas: «Tendrás que confiar más en las pruebas circunstanciales, en lo que dijo e hizo, que en lo que escribió. Su personalidad queda reflejada en sus actos, no en sus palabras».

Al parecer, Huntford hizo caso omiso de esta advertencia y de la del mismo Oates, que reconoció su tendencia a las críticas excesivas, en una de las cartas a su madre: «Te ruego que tengas en cuenta que cuando un hombre lo está pasando mal, puede llegar a decir cosas sobre los demás de las que después se arrepiente». Al escribir su libro sobre Oates, Sue Limb demostró que había hecho caso de las advertencias: «Los comentarios duros de Oates sobre Scott son un elemento esencial para comprender la situación —escribió Limb—, pero no lo son menos sus arrepentimientos».

Antes de morir, Oates confió a Wilson que su madre era la única mujer a la que había querido y sin duda, el amor era mutuo. Caroline jamás se recuperó del golpe que supuso la muerte de Oates. Vistió de luto durante el resto de sus días, pasaba las noches en la habitación de su hijo y atacaba sin piedad a los biógrafos que se atrevieran a escribir sobre él, aunque fuera en términos favorables, incluidos Stephen Gwynn y Louis Bernacchi. Odiaba a Kathleen Scott y estaba convencida de que el capitán Robert Scott era el único culpable de la muerte de su hijo, obviando el hecho de que Oates conocía de sobra los riesgos de la expedición antes de unirse a ella. «Quizá sobrevivamos y quizá no —había declarado el mismo Scott en público—. Quizá perdamos la vida, quizá no logremos regresar.» Durante años, la señora Oates se dedicó a invitar a Meares, Debenham y Atkinson a cenar a su piso londinense, donde les acribillaba a preguntas sobre Scott. Insistía en su teoría de que Scott había provocado el «sufrimiento más atroz» de su hijo. «Quizá la señora Oates se excedió al acusar a Scott de asesinar a su hijo», declaró Huntford. Sin embargo, Huntford no mencionó el origen de esta cita y no aparece en la lista de cartas de la señora Oates, que ofrece en

la sección de referencias de su libro. Quise preguntárselo a la biógrafa de Oates, Sue Limb. «Creo recordar que en 1978 dije a Huntford que estaba convencida de que la señora Oates consideraba culpable a Scott de la muerte de su hijo. Sin embargo, le pedí que no citara este dato.» Sue Limb tuvo razón al avisar a Huntford al respecto, ya que las citas de segunda mano que al parecer procedían de una señora Oates corroída por el dolor no eran la fuente más confiable.

La señora Oates mantuvo una obsesión resentida y agresiva hasta el final; falleció sola a los ochenta y tres años, en una gran mansión con crespones negros en todas las habitaciones. «Atkinson dijo que el capitán Scott tenía tendencia a ser muy grosero y descortés —escribió—, y que a continuación trataba de arreglarlo, mostrándose muy simpático. Meares me aseguró que reinaba un ambiente muy desagradable y conflictivo —añadió más adelante—. El capitán se pasaba el día insultando... y lo peor era que no había forma de escaparse de las discusiones.» La ira y la incriminación son etapas reconocidas del dolor. A juzgar por sus diarios, la señora Oates no tenía convicciones religiosas que le hubieran permitido aceptar la muerte de su amado hijo como un sacrificio cristiano.

Sean o no los recuerdos de esta señora mayor un reflejo fiel de los comentarios de Atkinson y Meares, Huntford los utilizó como prueba de que la expedición del Terra Nova «sufrió un proceso evidente de desmoralización, incluso de un amotinamiento incipiente». Huntford se basó en la versión contada por Armitage veinte años más tarde, para asegurar que en el viaje al sur de la expedición anterior, el amotinamiento había llegado a fraguarse, a pesar de que no existe evidencia alguna al respecto. Es habitual que surjan tensiones en los viajes difíciles. Sin embargo, tanto entonces como en la actualidad, el momento en que la hostilidad se vuelve más evidente para los demás es el del regreso a la civilización. Cuando Scott, Shackleton y Wilson volvieron a su barco, bajo la atenta mirada de sus compañeros, todas las pruebas indican que se llevaban muy bien. Asimismo, el diario de Shackleton no respalda en absoluto la teoría de Huntford, de un amotinamiento durante el viaje al sur.

Huntford lanzó otras aseveraciones sin pruebas aparentes. Por ejemplo, aseguró que con los vientos de guerra que soplaban, la Armada no quería

ceder a sus mejores oficiales para la expedición del Discovery. Según Huntford, a Markham no le quedó más remedio que aceptar a un «teniente de navio anodino, con perspectivas mediocres». En realidad, aún faltaban quince años para la primera guerra mundial y Scott había logrado que le recomendaran por méritos propios para el grado de capitán de navio.

Huntford basó algunos de sus reproches en el informe redactado por el Instituto de Meteorología, sobre el trabajo de la expedición del Discovery. «Cometieron el error elemental de confundir las lecturas reales y magnéticas del compás —declaró Huntford—, por lo que las anotaciones sobre el viento fueron prácticamente inútiles.» Sin embargo, no mencionó que en 1904, el Instituto Meteorológico reconoció que habían cometido el error ellos. «Desde el primer instante —asegura más adelante Huntford—, Scott dio a entender a Evans que tratarían de alcanzar el polo.» No he encontrado ninguna prueba que avale esta declaración, pero Huntford también asegura que el capitán estaba decidido a «destrozar» a Evans, para facilitar el trance de enviarle a casa. «No existe evidencia alguna de esta afirmación —declaró el doctor Philip Law, científico polar australiano—. Es una invención despreciable.»

Ya hemos visto que según Huntford, Scott trató de obligar a Oates a que se enfrentara a la muerte, aunque cuando le preguntaron al respecto en una entrevista televisada, la única evidencia que pudo presentar fue su «intuición». Después de la muerte de Oates, Huntford acusó a Scott de convencer a Wilson y a Bowers de que le acompañaran en la espera del final. Wayland Young, hijo del segundo matrimonio de Kathleen Scott, declaró en Encounter que no existía prueba alguna de la «deducción» de Huntford. Bowers y Wilson habían decidido dejar a Scott y tratar de alcanzar el siguiente depósito, si las condiciones meteorológicas lo permitían, pero el temporal no amainó.

Huntford incluyó en la historia imputaciones de adulterio y de homosexualidad, al convertir a Markham en un viejo lascivo y afeminado, y a Kathleen en una adúltera desvergonzada, que tuvo un romance con Nansen en un hotel de Berlín mientras su marido viajaba al polo. No parece que haya ni una prueba concluyente que avale estas acusaciones, y en ambos casos, los objetos de su calumnia estaban muertos. «Aunque estaba

casado y tenía una hija, Markham era homosexual —declaró Huntford sin tapujos—. A veces viajaba al sur para satisfacer sus tendencias sexuales, a salvo del alcance de la ley. Le gustaban los muchachotes sicilianos.» Huntford asegura que extrajo esta conclusión de los diarios del mismo Markham. De los comentarios inocentes anotados durante un viaje de Markham a Sicilia, con su esposa, Huntford extrajo la morbosa conclusión de que el mecenas de Scott era homosexual. La única fuente de esta teoría son los diarios de Markham, escritos a sabiendas de que los acabaría donando a una sociedad académica, en una época en la que la homosexualidad no sólo era un tabú, sino que estaba penada por la ley.

Huntford asegura que Kathleen era una feminista bisexual, una mujer calculadora y vividora que estaba a punto de quedarse para vestir santos cuando conoció a Scott. En realidad se oponía al feminismo y cuando Scott le pidió que se casara con él, tenía dos pretendientes muy conocidos. «Nansen y Kathleen Scott tuvieron un romance —aseguró Huntford—, que se consumó en un hotel berlinés.» En realidad, durante su estancia en Berlín, Kathleen se hospedó en casa de unos amigos norteamericanos y de un primo suyo que trabajaba en la embajada británica. Huntford también declaró que en aquella época, Kathleen se dedicó a anotar en su diario los días en que le llegaba la menstruación, pero esto no demuestra nada, ya que hizo anotaciones parecidas durante toda su vida. Huntford también cuenta que Nansen describió las sensaciones que tuvo al observar un sofá en el que se había recostado Kathleen.

No cabe duda de que Nansen sentía algo por ella y la prueba principal del supuesto romance son las cartas que le escribió el noruego, ya que las que escribió ella no se han conservado. Las cartas de Nansen se encuentran en la biblioteca de la Universidad de Cambridge, junto con otras dos cartas en las que Kathleen niega categóricamente haber mantenido romance alguno con Nansen. «Cualquiera que lea las cartas con atención podrá comprobar que no hubo tal romance —declaró Kathleen en una carta a su hijo, en 1938—.Yo fui una esposa completamente fiel, pero no estaba dispuesta a renunciar a una amistad tan fantástica... Debes saber que era una gran persona. Estoy muy orgullosa de haber contado con su amistad.» Huntford decidió pasar por alto esta evidencia que contradecía su teoría y

aseguró a la prensa que jamás había leído las cartas de Kathleen. «Debo haberlas pasado por alto», declaró, a pesar de que las había solicitado en fotocopia el 3 de junio de 1976.

Huntford también hizo afirmaciones sobre la vida sexual de Scott y sugirió que el capitán se ausentó sin permiso de la Armada durante ocho meses, por culpa de un amorío con una mujer casada. «Pero el curso exacto de aquellos acontecimientos no está claro —reconoció Huntford—. Los documentos del Ministerio de Marina están incompletos y con toda probabilidad, alguien los censuró. Hay indicios de un viaje imprevisto a casa, de la protección brindada por un oficial de rango superior y de una operación de encubrimiento.» Es posible que los detalles exactos de cada destino fueran escuetos, pero no lo eran más en el caso de Scott que en el de cualquiera de sus compañeros oficiales. Sin embargo, Huntford dedujo que la única explicación posible de la falta de información en el expediente de Scott era un amorío extramatrimonial. Su comentario de que «con toda probabilidad alguien los censuró» sugiere una operación de encubrimiento, a pesar de la falta absoluta de pruebas que avalen esta teoría.

Al insistir en sus argumentos, Huntford realiza comparaciones constantes con Amundsen. El lector no tarda en olvidar que Scott no era noruego y que ambos venían de tradiciones muy diferentes. El historial deportivo y los factores nacionales que limitaban a ambos hombres eran como la noche y el día. Esta biografía dual, que cuenta la historia de dos hombres como si sus circunstancias fueran las mismas y persiguieran la misma meta por los mismos objetivos, es una obra ingeniosa pero artificial, que no tiene una base muy sólida en la realidad, aunque se trata de un libro muy ameno. Huntford presenta los hechos como una carrera entre dos aventureros. El doctor David Drewry rector de la Universidad de Hull, ofreció una visión más veraz de la historia en 1985: «Sería ingenuo caracterizar este capítulo de la exploración polar como una simple carrera», declaró.

¿Recurrió conscientemente Huntford a las falsedades, para cumplir su objetivo de cambiar la actitud del mundo hacia Scott?

Sólo puedo presentar la evidencia hallada durante mi investigación y dejar que los lectores decidan por sí mismos. La compañera biógrafa de

Huntford, Elspeth Huxley, coincidió con él a menudo en el Instituto Scott de Investigaciones Polares, mientras completaba la investigación para su propia biografía. Los archivos de Scott en Cambridge incluyen la trascripción de una conversación telefónica entre Huxley y sir Peter Scott, hijo del explorador: «Siempre rezumaba malevolencia —declaró Huxley de Huntford—. Creo que está loco. Le impulsaba un odio violento hacia tu padre... Y tenía una manía extraordinaria, una certeza absoluta de que hubo algún escándalo en la carrera naval de Scott. La última vez que coincidí con él, le pregunté si ya lo había encontrado. Me respondió que aún no, pero que lo seguiría buscando». Huxley también informó a sir Peter Scott de una declaración de Huntford, según la cual si no hubiera fallecido, el capitán Scott habría llegado a almirante y habría enviado a miles de hombres a morir en la primera guerra mundial.

Durante años, antes de la publicación de su libro, el personal del Instituto Scott de Investigaciones Polares le señalaban a los visitantes: «Ese es Roland Huntford —declaraban—. Está escribiendo un gran libro sobre Scott».

Huntford se comunicó con los hijos y demás familiares de los miembros de la expedición de Scott, con papel membreteado del instituto y de su director, el doctor G. de Q. Robín. Tengo una copia de una de esas cartas, dirigida a un sobrino de Edward Wilson, en noviembre de 1978. En la carta, Huntford pide permiso para citar los diarios de Wilson. «Roland Huntford no ostentaba ningún cargo en el Instituto Scott de Investigaciones Polares —me aseguró el bibliotecario actual del instituto—. Simplemente era un usuario habitual de la biblioteca y los archivos, pero no tenía ningún derecho a utilizar el papel membreteado del instituto.» Algunos de los destinatarios de aquellas cartas supusieron que el instituto apoyaba las acciones de Huntford y le concedieron los permisos que solicitaba. El sobrino nieto de Wilson, el doctor David Wilson, me informó de que cuando se enteraron de que Huntford era el único responsable de las cartas, ya era tarde y la buena relación entre el instituto y algunos de aquellos destinatarios quedó dañada de forma irremisible: «El resultado fue que la mayoría de los descendientes polares no volvió a confiar en los

investigadores y que algunas de las familias impusieron controles mucho más estrictos sobre sus archivos».

La larga lista de agradecimientos de la edición original del libro de Huntford sobre Scott empezaba por dar las gracias al doctor Robin, director del Instituto Scott de Investigaciones Polares. Sin embargo, la reacción del instituto hacia el libro fue tan negativa que durante algún tiempo, Huntford se convirtió en persona non grata.

La primera vez que Huntford pidió a Peter Scott que le mostrara los documentos privados de su padre, le aseguró que su intención era «presentar las pruebas con objetividad». Peter Scott confió en sus intenciones y le ofreció acceso pleno a los documentos privados que conservaba en su casa, en el centro de aves de caza de Slimbridge. Huntford le escribió una carta de agradecimiento en marzo de 1978, después de completar el borrador de su libro: «Aprovecho la oportunidad para agradecerle la generosa ayuda que me ha brindado», escribió. «Me alegro de que su libro esté terminado —contestó Peter Scott—, y estoy convencido de que contribuirá a la comprensión de la personalidad de mi padre... Tal como le informé en su día, estoy dispuesto a permitir la publicación de los documentos en cuestión, sobre los que conservo los derechos de publicación. Todo ello en virtud de nuestra primera conversación, en la que me aseguró que su obra no sería un intento de desacreditar a mi padre.» Cuando se publicó el libro, incluía una mención destacada de Peter Scott en los agradecimientos, dando a entender que el mismo hijo del capitán estaba de acuerdo con el contenido de la obra.

Peter Scott presentó una demanda contra Huntford de inmediato y emitió un comunicado de prensa: «El señor Huntford llegó con una carta de presentación de sus editores, Messrs Hodder & Stoughton, que también eran los míos desde hacía varios años. No dudé en entregarle al señor Huntford mi confianza y el acceso pleno a los documentos de mis padres, con la condición de que su libro no se convirtiera en un intento de desacreditarles, ya que tantas biografías actuales no parecen ser más que intentos de derribar a nuestros héroes nacionales una vez que ya no pueden defenderse de los ataques u obtener algún resarcimiento. Las palabras de Huntford sobre sus intenciones contribuyeron a reforzar mi confianza». Sin

embargo, cuando Peter Scott leyó el libro la sorpresa fue mayúscula: «Huntford ha difamado la memoria de mi padre y mi madre de un modo grave y en mi opinión, infame, con su utilización del material que le permití consultar... Asimismo, en la sección de agradecimientos, el señor Huntford me da las gracias por mi ayuda. Dadas las circunstancias, lo considero un insulto por su parte».

Los abogados de Huntford replicaron que el libro no utilizaba ningún dato injusto que desacreditara al padre de Peter Scott. «Al parecer su cliente considera que el libro es una biografía equilibrada —respondieron los abogados de Scott—, a la que nuestro cliente debería dar su visto bueno y aprobación, a pesar de que acusa a su madre de ser bisexual, cuestiona su virginidad cuando se casó y alude a las supuestas circunstancias de la concepción de sir Peter en términos extremadamente ofensivos.» El juez dio la razón a sir Peter y condenó a Huntford a pagar las costas y a publicar una disculpa. Quizá es comprensible que la edición actual en rústica del libro de Huntford no mencione el caso.

«Como hijo, me opongo al libro de Roland Huntford —escribió Wayland Young—, porque calumnió a mi madre y a su primer marido; como propietario de un archivo histórico, porque le permití el acceso y abusó de él; y como historiador ocasional, porque deshonró la nobleza de su actividad y arriesgó sus materiales de origen, no sólo para él sino también para otros autores.»

Después de Scott y Amundsen, Huntford empezó a realizar la investigación para otra biografía. El 20 de noviembre de 1979 se publicó en el periódico The Times una carta del entonces director de la Royal Geographical Society: «Han publicado una carta del señor Roland Huntford, firmada con la dirección de la Royal Geographical Society... Su carta no cuenta con la aprobación de la Society y nuestro antiguo presidente, lord Shackleton, me asegura que ni él ni nadie de la familia Shackleton ha encargado una biografía de su padre». Unos años más tarde, después del éxito logrado con el libro sobre Scott, Huntford se dirigió a la familia de Fridtjof Nansen, con la intención de escribir su biografía. La familiar más cercana de Nansen era su nieta Marit Greve, casada con Tim Greve, autor de una biografía de Nansen en dos tomos y director del

Instituto Nobel de Oslo. Tim Greve se negó a permitir a Huntford cualquier acceso a los documentos privados de Nansen. Cuando falleció en 1986, Huntford acudió a su viuda e hizo otro intento, pero de nuevo le negaron el acceso.

Scott y Amundsen siempre fue una obra parcial con una actitud tendenciosa hacia Scott, pero a pesar de lo dolorosa y ofensiva que resultó para todos aquellos que estaban vinculados de algún modo con las grandes expediciones polares, su importancia sería mucho menor de no haber recibido tanta atención y de no haber ejercido una influencia tan duradera. Una sucesión de biógrafos posteriores del capitán han citado Scott y Amundsen o han elogiado la erudición de Huntford. En el año 2000, el periódico The Observer nombró la reedición en rústica de The last place on Earth el libro de la semana y en la reseña, Caroline Boucher resumió en una frase la impresión de cientos de miles de lectores de todo el mundo: «Después de leer este libro —escribió—, me hervía la sangre de rabia ante la arrogancia y testarudez de Scott». Por otra parte, también hubo algún análisis más crítico y objetivo.

«El ataque perpetrado por Huntford sobre Scott fue tan extremo —escribió Francis Spufford, autor de *I may be some time*—, que rayaba en lo absurdo.» «Huntford no es historiador académico sino periodista —escribió la publicación *Contemporary Review*—, y se le puede criticar por su mal uso de las pruebas y por su parcialidad. Su libro cita una lista impresionante de fuentes de material, pero en algunas ocasiones la lista conduce a engaño... Su principal preocupación consistió en escribir un libro ameno y polémico, por motivos de mercadotecnia, tal como demuestra el uso forzado de algunos documentos, para que se ajusten a sus postulados.» La publicación especializada Polar Record tampoco quedó muy impresionada: «El relato está contado por un admirador de Amundsen que parece sentir una profunda aversión hacia Scott... Es otro libro desacreditador, tan típico de nuestros días... Si no logra encontrar una cita lo bastante negativa, el autor ultraja a Scott "leyendo entre líneas" y si eso no resulta posible, utiliza su imaginación para recrear las ideas de Scott y sus hombres... Me refiero a la obsesión de Huntford por lograr un estilo legible, por embellecer el libro mediante ideas que no tienen ningún sustento en la realidad».

El libro impulsó a la hija de Tryggve Gran, Ellen McGhie, a escribir una carta al Daily Telegraph: «Para su obra desacreditadora de Scott, Huntford ha decidido recurrir extensamente a un diario publicado en 1915 por mi padre, Tryggve Gran, en Noruega. Recientemente traduje el diario para el Museo Marítimo nacional y puedo afirmar que el señor Huntford parece haberlo inspeccionado con lupa, en busca de cualquier detalle que pudiera interpretarse como una crítica hacia Scott. Asimismo, ha utilizado la manipulación contextual para atribuir a Scott opiniones que jamás expresó».

¿Era Scott el «hombre ruin» que presenta Huntford? ¿Era el individuo egoísta, temerario e inepto que retrata el autor en su libro? De ser así, nadie en su sano juicio querría seguirle en una expedición a los confines de la tierra, mucho menos en dos. Y sin embargo, el libro de Huntford logró convencer a millones de esta imagen negativa de Scott. Escribí a Huntford para pedirle una entrevista para este libro, pero se negó: «Es evidente que estamos en bandos opuestos», respondió. Pregunté a la gente que había pasado años junto a Huntford, mientras investigaba en los archivos del Instituto Scott de Investigaciones Polares, para averiguar qué sabían de él. Todos, sin excepción, declararon que por lo que ellos sabían, el padre de Huntford fue un caballero de la Inglaterra colonial, dado a los viajes románticos por la Rusia presoviética. Al parecer, el padre se había casado en Rusia y había viajado hasta Ciudad del Cabo, donde nació Roland. Esta era la historia de un joven inglés con antecedentes románticos. «Mi madre era rusa —ha declarado Huntford en entrevistas—, y mi padre era un inglés colonial, aunque por lo que sé, pasó mucho tiempo en Rusia. Antes de la revolución.» Confirmó esta historia en comentarios al doctor Charles Swithinbank, un reconocido glaciólogo de Cambridge: «Mi padre fue oficial del ejército y mi madre era rusa», declaró. En las sobrecubiertas de sus libros, descubrimos que nació en Sudáfrica en 1927, que se licenció en la Universidad de Ciudad del Cabo en 1947 y que entonces se matriculó en el Imperial College, de Londres. En el año 1959 entró a trabajar en la ONU, en Ginebra, mientras escribía artículos para The Spectator. En 1961 se convirtió en el corresponsal de deportes de invierno para el periódico The

Observer, en los países escandinavos y los Alpes, donde adquirió su experiencia como esquiador nórdico y la conducción de trineos con perros.

Efectivamente, en la década de los sesenta el ahora difunto Chris Brasher contrató a Huntford como corresponsal deportivo de 77te Observer y más adelante le ofrecieron la plaza de corresponsal en los países escandinavos. Para la portada de su libro sobre Scott, Huntford envió a su editor una fotografía en la que aparecía él con un perro y un trineo. Explicó que había entrenado al perro para que tirara de un trineo en los bosques próximos a la ciudad. La biografía del autor que aparecía en el material publicitario del libro, aprobada por Huntford, declaraba que estaba «plenamente cualificado para entender los detalles de la exploración» y añadió que era «lingüista, esquiador nórdico, alpinista y conductor de trineos».

Aparte de confirmar que había trabajado para Tlie Observer, no pude corroborar ninguno de los datos biográficos expuestos en la contrasolapa de la edición original de su libro. Entonces descubrí que a los treinta y dos años de edad, Huntford había cambiado su apellido original, que era Horwitch. Sus padres eran un emigrante lituano llamado Sam Horowitz y la nieta de otro emigrante lituano, Isaac Asherson, que vivían en Sudáfrica. Huntford había roto con todo lo que representaba su padre: si el padre era una persona afable, Huntford se convirtió en un crítico implacable. Sus padres vivían felices en Sudáfrica, orgullosos de su apellido y su herencia, mientras que él parece haber roto completamente con ambas cosas.

Cuando le preguntaron por su paso por el Imperial College, Huntford no ofreció muchos detalles: «No fue una salida muy honrosa... Pero ésa es otra historia. Lo que de verdad me interesaba era la mecánica cuántica —añadió —. Estaba un poco harto de Londres y jamás he dejado de tener esa sensación». Cuando le preguntaron por su paso por la ONU, Huntford respondió que había adquirido «una aversión y un desprecio pertinaz» por la institución. ¿Y qué opinaba de Suecia? Vivió en ese país durante doce años y su segunda esposa, con la que lleva casado más de treinta años, es sueca. En la contrasolapa de Tire New Totalitarians, un libro que escribió sobre Suecia, Huntford declaró que el país es «lo que más se parece en el mundo contemporáneo a las sociedades que imaginó George Orwell».

Cuando le preguntaron si se consideraba un rebelde, ya que aborrecía a los tipos como Scott, a las Naciones Unidas y al gobierno sueco, Huntford respondió que «Sí, así es». En el año 2002 le preguntaron de nuevo por su opinión sobre Scott. «Creo que era un hombre abominable y un bravucón. Un individuo completamente detestable. Y la Armada opinaba lo mismo... No caía bien a sus compañeros oficiales, ni al Ministerio de Marina... Sólo consiguió que le ascendieran gracias a sus influencias familiares, ya que su hermana se casó con el secretario de finanzas del ministerio... Además, sospecho que padecía la sífilis y que eso pudo alterar su personalidad.»

Leif Mills, el biógrafo anglonoruego de Frank Wild, me contó su opinión sobre los motivos de Huntford para convertirse en defensor de Amundsen: «Cayó en la trampa de ser más noruego que los mismos noruegos y quizá eso explique algunas de sus actitudes hacia Scott. Es posible que haya convertido parte de su admiración por Amundsen —añadió Mills—, en una crítica innecesaria y algo injusta de algunos exploradores ingleses».

El antiguo bibliotecario del Instituto Scott de Investigaciones Polares, Harry King, declaró que tras sus años en Estocolmo, Huntford quería congeniarse con los escandinavos, mediante una biografía que loara a Amundsen y criticara a Scott junto al noruego. La imagen de Scott ofrecida por Huntford se ha popularizado en todo el mundo, gracias a una versión filmada del libro, que ahora está disponible en vídeo. Se ha convertido en la versión aceptada de la historia. «Cuando se sembraron esas semillas —escribió la doctora Susan Solomon tras ver el vídeo en la estación científica del polo Sur—, los errores de Scott empezaron a adquirir unas dimensiones legendarias y todos los involucrados en el desventurado viaje de Scott sufrieron una transformación radical, de personajes heroicos y trágicos, a objetos de burla y escarnio.»

El guión de la versión filmada, producida por la Central TV a partir del libro de Huntford, fue obra de un escritor que ha confesado sus intereses políticos, Trevor Griffith. En su libro titulado *Judgement over the Dead*, Griffith declaró que su primera interpretación de la historia de Huntford se basó en acontecimientos políticos contemporáneos. «Quizá fue porque se hacían sentir los prolegómenos del conflicto de las Malvinas —explicó—,

con un recrudecimiento de la ideología imperialista... Jamás había visto tal profusión de banderas británicas, de patriotería y de sandeces como en la crisis de las Malvinas... Fue como revivir el mito de Scott y los preparativos de la gran guerra.» En otra ocasión, Griffith ofreció más detalles sobre la producción: «Debíamos mantenernos bastante fieles a lo que sucedió en realidad... Necesitábamos que los actores fueran coherentes como representantes de una clase en acción, una clase imperial en acción».

Los textos promocionales del vídeo lo presentaron como «una emocionante serie dramática de siete episodios, que cuenta el relato verídico de una carrera legendaria y de los hombres que había detrás del mito». Hasta el año 2000, por lo menos, el vídeo formaba parte del programa estadounidense de introducción a la región polar y se exhibía en las estaciones científicas de Estados Unidos en la Antártida, ¡como una obra clave de la historia del polo Sur! Y eso a pesar de que este «documental» muestra a Markham acariciando la rodilla de un Scott joven y atractivo, a Kathleen desnuda en brazos de Nansen, a Atkinson dando instrucciones a los científicos, para que mintieran sobre la muerte de Scott y al capitán utilizando un lenguaje soez con sus hombres. En realidad, era notorio que Scott no utilizaba jamás ni una palabra malsonante. Cuando exhibieron en Noruega una película que también mostraba a un Scott malhablado, Tryggve Gran escribió a los cineastas para informarles de su error: «Scott jamás dijo algo así... Scott no usaba en absoluto esas palabras vulgares».

La serie producida por la Central TV contribuyó a perpetuar el mito de un Scott incompetente y egoísta. Charles Lagerbom, un profesor que había visitado el refugio de Scott desde un barco de crucero, escribió una biografía muy amena de Henry Bowers, *The Fifth Man*. La opinión del norteamericano Lagerbom sale a relucir en comentarios como «la evolución tarada del imperio hacia la Commonwealth», o «inculcaban las glorias del imperialismo y del Imperio británico en sus jóvenes cabezas, de modo que al hacerse mayores, estos pequeños imperialistas se dedicaron a propagar la vida y la fuerza del imperio».

En 1999 hubo una oleada de libros que criticaban a Scott, como *The Rescue of Captain Scott* de Don Aldridge, que también se basaba en la información presentada por Huntford. Judy Skelton escribió una reseña del

libro de Aldridge: «El autor trata de dar a su libro la apariencia de una obra académica —escribió Skelton—. Está repleto de citas, muchas de las cuales proceden de fuentes primarias y todas ellas con referencias detalladas del original. Sin embargo, la obra tiene profundas imperfecciones y no logra mantener su imagen académica. Contiene errores de hecho y en la mayoría de los casos que comprobé con los originales, las citas no eran textuales. En un número considerable de ocasiones, las diferencias eran tan importantes como para generar la sospecha de una distorsión intencionada por parte del autor». La reseña escrita por T. H. Baughman, de la Universidad de Oklahoma, ahondaba en el tema: «Es una lástima que continúe la tragedia de la historiografía antartica —escribió Baughman—, por culpa de obras como ésta».

En el año 2000, el Museo Marítimo Nacional de Greenwich organizó una gran exhibición pública que celebraba los viajes al polo Sur de Scott y Amundsen, y editaron un libro homónimo, titulado South — the Race to the Role. La intención de los autores no era decantarse por uno u otro bando, pero al parecer, la falta de tiempo para realizar investigaciones propias les obligó a depender mucho de la obra de Huntford.

En los dos primeros años del siglo XXI se publicaron dos obras excelentes: *Antárctica Unveiled*, de David Yelverton y *The Coldest March*, de la doctora Susan Solomon. Ambos libros ofrecían nuevos datos históricos y científicos que rebatían el mito de que Scott no fue más que un quejica incompetente. En la década de los noventa, científicos estadounidenses determinaron sin ningún género de duda que en marzo de 1912 hubo temperaturas insólitamente bajas en la Gran Barrera, justo en el lugar y en los días en que los hombres de Scott se detuvieron y fallecieron. Durante tres semanas seguidas, las temperaturas fueron diez grados centígrados más bajas que las habituales. En los últimos treinta y ocho años, sólo se han repetido las condiciones como aquéllas en una ocasión. Sin embargo, según Huntford cuando falleció Oates en marzo de 1912, «no hacía un frío excepcional para la época del año».

Huntford y los que opinan como él suelen rechazar cualquier libro que no sea una crítica absoluta de Scott, como una mera obra de adulación. No me cabe duda de que harán lo mismo con este libro me acusarán de tratar de

identificarme con Scott. Nada más lejos de la verdad. Me habría interesado por cualquier individuo tan vilipendiado como Scott. Tal como he explicado, me identifico más con Oates, por lo menos hasta que se enroló en la expedición del Terra Nova.

«Es difícil escribir sobre la Antártida —dijo en una ocasión Cherry-Garrard—, para aquellos que no han estado allí.» A mi entender, Roland Huntford jamás ha estado en la Antártida ni tiene experiencia alguna como líder de otros individuos, ni de sobrevivir en condiciones de frío extremo, ni de organizar una empresa enorme en un territorio desconocido.

Quiero terminar con las palabras de algunos de los individuos que conocieron personalmente a Scott:

Amaba cada pelo de su cabeza. Era un caballero nato y jamás le olvidaré.

Tom Crean

Era un hombre completamente amable y jovial; quizá en algunas ocasiones era un poco impaciente.

Thomas Hodgson

Tomaba las decisiones con buen criterio y sus críticas eran justas, pero no tardaba en apreciar lo positivo y era generoso a la hora de alabarlo.

Herbert Ponting

Jamás te pedía que hicieras algo que no estuviera dispuesto a hacer él mismo.

Ayudante de fogonero Bill Burton

Scott logró algo importante para su país, para su familia y para toda la humanidad... Los noruegos siempre nos hemos sentido muy próximos al Reino Unido. Robert Falcon Scott estrechó esos lazos más que nunca.

Tryggve Gran

Es considerado y atento, tal como demuestran los detalles que tiene con todo el mundo.

Edward Wilson

Después de leer este libro, es elección suya creerme a mí o creer la versión ofrecida por los detractores de Scott. En cualquier caso, Scott, Bowers, Wilson, Oates y Evans aún están congelados en el hielo, desde el día en que terminó su viaje. Ellos son los únicos que conocen la verdad.

— oOo —

<**s_a_l_t_o***d_e***p_a_g_i_n_a**>

Notas

[1] La tradición marinera asegura que los ahogados en alta mar acaban en «el baúl de Davy Jones» (N. delT.).<<

This file was downloaded from Z-Library project

Your gateway to knowledge and culture. Accessible for everyone.

z-library.sk z-lib.gs z-lib.fm go-to-library.sk

Official Telegram channel

Z-Access

https://wikipedia.org/wiki/Z-Library